Proletari din toate țările, uniți-vă!

Sport și TEHNICĂ

REVISTĂ LUNARĂ A U.C.F.S. DIN R. P. ROMÂNĂ



7
1965
ANUL XI

ELICOPTERELE VIITORULUI

PE APĂ CU 455 Km LA ORĂ!

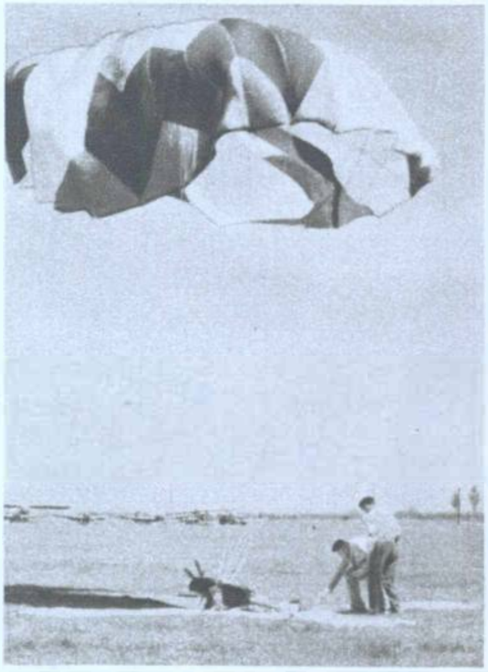
ARTA DE A CONDUCE

DE LA „CARPAȚI" LA „CARPAȚI-SUPER"

IV

IN CINSTEA CO

Mobilizați de succesele dobîndite sub conducerea partidului, de minunatele condiții ce le-au fost create pentru practicarea sporturilor îndrăgite, sportivii din patria noastră depun eforturi susținute pentru ridicarea la un nivel tot mai înalt a pregătirii lor, în vederea desăvîrșirii măiestriei sportive. Succesele pe care le obțin în aceste zile,ei le închină celui de-al IV-lea Congres al partidului, eveniment de seamă în viața poporului nostru, al cărui program va ridica România socialistă pe noi culmi ale progresului și civilizației.



UN NOU RECORD

Aerodromul Clinceni. Avionul în care s-au îmbarcat parașutiștii a luat înălțime, a făcut un viraj larg, iar acum se apropie dinspre sud. Încă o clipă și în urma lui au rămas cîteva puncte negre. Prima grupă de parașutiști a părăsit bordul. Pe cer se profilează cupolele multicolore.

La punctul de aterizare domnește o animație deosebită. În primul salt, Ștefan Băcăoanu a aterizat la o distanță de numai cîțiva centimetri de centrul cercului. Acum urmează cea de-a doua lansare. Băcăoanu încearcă stabilirea unui record republican în proba de salt de la 1 500 m, cu deschiderea întîrziată a parașutei (între 15—20 secunde) și aterizarea la punct fix.

...Dar, iată-l, se apropie. Trage de suspante, imensa cupolă de mătase se răsucește ca o jucărie, taie aerul în zigzag, căutînd parcă punctele. O zvîcnire și picioarele au atins pînza albă întinsă pe nisip.

O asemenea distanță este ușor de măsurat. Media celor două salturi este de numai 0,225 m. Un nou record republican, de valoare internațională!

Ne apropiem de cunoscutul sportiv, care își strînge emoționat parașuta.

— Al cîtelea salt este cel pe care l-ați executat astăzi?

— Al 396-lea. Cifra nu este prea impresionantă, dar de la prima mea lansare cu parașuta și pînă astăzi am reușit să stabilesc 6 recorduri naționale, individuale și în grup și un record internațional. Totodată, țin să amintesc faptul că de cînd practic acest sport, mi s-a făcut cinstea de a fi trimis să particip la numeroase întreceri internaționale unde, alături de soția mea, Elena Băcăoanu, recordmană mondială de parașutism, m-am străduit să stabilesc performanțe cît mai valoroase. Pentru rezultatele obținute mi-a fost acordat, de curînd, titlul de maestru al sportului.

— Ce ne puteți spune despre noul record?

— Închin această nouă performanță celui de-al IV-lea Congres al P.M.R., drept recunoștință pentru condițiile de care ne bucurăm în practicarea sportului preferat.

Victorioși a doua oară

Anul trecut s-a inițiat o nouă competiție motociclistă internațională: «Cupa celor trei capitale balcanice» (București, Belgrad, Sofia). Participînd la prima ediție a întrecerii, organizată în capitala Bulgariei, alergătorii români au avut o comportare bună, cîștigînd locul întîi, atît în clasamentul individual cît și în cel pe echipe.

De curînd, lotul motocicliștilor bucureșteni s-a deplasat din nou la Sofia, unde a avut loc prima etapă a ediției 1965 a «Cupei celor trei capitale balcanice». Desfășurat pe un traseu de 1 km și jumătate, în fața a peste 15 000 de spectatori, concursul a fost viu disputat și s-a terminat și de această dată cu victoria reprezentanților noștri, care au cîștigat locul I în clasamentul pe echipe și primele trei locuri în clasamentul individual.

Dintre motocicliștii români, cea mai bună comportare în întrecere a avut-o maestrul sportului Mihai Dănescu. Bine pregătit, cu o mașină atent pusă la punct, acest cunoscut alergător a reușit să cîștige într-o manieră spectaculoasă ambele manșe și să-și înscrie numele în fruntea tuturor participanților la concurs. Alături de Dănescu, merită subliniată și comportarea maestrului sportului Mihai Pop, clasat pe locul II, și a alergătorului Cristian Dovîț, care a ocupat locul III.

De acolo, din capitala R.P. Bulgaria, reprezentanții noștri au adresat redacției o telegramă în care se spune: «Închinăm noua noastră victorie sportivă celui de-al IV-lea Congres al partidului. Vom depune și în viitor toate strădaniile pentru a fi la înălțimea încrederii acordate».



Spre înălțimi

...Asigurat de către tovarășul de escaladă, «capul de coardă» bate piton după piton în stînca dură a peretelui Văii Albe. Mișcările-i sînt sigure, privirea ageră, atenția încordată, eforturile deosebite.

Cei doi îndrăzneți alpiniști au început ascensiunea cu 24 de ore în urmă și pînă acum au străbătut doar cinci lungimi de coardă. În cazul în care nici un obstacol nu le va mai apărea în cale, traseul va fi terminat pînă spre ora asfințitului. Noaptea și-o vor petrece la ieșirea din traseu, unde mai mulți membri ai asociației sportive bucureștene «Sănătatea» îi așteaptă nerăbdători.

Pînă aici, în creasta muntelui, tovarășii de asociație ai celor doi alpiniști au urmat un traseu mai ușor, deoarece au adus în spate o serie de materiale puțin obișnuite. Și printre aceste materiale — o mare placă de bronz, pe care, în zorii zilei următoare, o vor fixa în stîncă, acolo sus, la ieșirea din traseu, în împărăția vulturilor.

Dar alpiniștii de la «Sănătatea» nu sînt singurii care, în aceste zile, au făcut astfel de ascensiuni temerare. Ca și ei, zeci de cățărători din Hunedoara, Brașov, Sibiu, Petroșeni, Cîmpulung Muscel, Timișoara, Ploiești, Zărnești, Oradea, Tîrgu Mureș, Oțelul Roșu, Bușteni, Arad, Cluj, au fixat pe diferite piscuri plăci pe care au încrustat numele Partidului Muncitoresc Român.

Este un omagiu pe care și ei, alpiniștii, au ținut să-l aducă, într-un mod specific, alături de toți sportivii patriei, conducătorului nostru drag, care ne conduce pașii pe drumul desăvîrșirii construcției socialiste.

...RESULUI PARTIDULUI



NAVOMODELIŞTII LA START

...Pe platoul din fața pavilionului bazei sportive Herăstrău şi-a făcut apariția o adevărată «flotă». Constructorii de vase miniaturale din asociațiile și cluburile sportive bucureştene (Metalul, Flacăra, Palatul Pionierilor, Casa de cultură N. Bălcescu) au venit aici să participe la un important concurs organizat în cinstea celui de-al IV-lea Congres al partidului.

Concurenții aşteaptă cu nerăbdare revizia tehnică, operațiune ce începe cu velierele şi se termină cu machetele de vitrină... Timpul se scurge pe nesimțite şi iată startul s-a apropiat. Ochii concurenților şi ai spectatorilor sînt ațintiți asupra «portului», unde vor avea loc întrecerile şi pe care organizatorii l-au pregătit cu atenție, marcîndu-l cu plute şi geamanduri.

Se dă startul de onoare. Pe ponton ia loc cel mai tînăr concurent: Ionuț Bobocel. El a venit la concurs cu un frumos hidroglisor echipat cu un motoraş de 10 cmc... Işi reglează aprinderea şi apoi mica ambarcațiune începe să plutească pe luciul apei, sub privirile admirative ale tuturor.

Urmează la start alte şi alte «nave», fiecare din ele lucrată cu pasiune şi migală. Deosebit de apreciate sînt construcțiile ing. V. Romanescu (asociația sportivă I.D.T.): un «cargou» de 10 000 tone, executat în întregime din plexiglas, şi nava miniaturală «Miorița», echipată cu motoraş electric şi cu instalație de teleghidaj. De succes deosebit se bucură de asemenea şi navomodelele realizate de A. Jelenici de la Casa de cultură N. Bălcescu.

La prînz, întrecerea de pe Herăstrău ia sfîrşit. Cronometrorii şi arbitrii calculează rezultatele. Cîştigătorii sînt felicitați, iar spectatorii aplaudă călduros pe iscusiții constructori, care au prezentat în fața lor o atît de interesantă competiție.

Pe 40 şi pe 80 de metri

Comisia centrală a sportului radio a organizat, în cinstea celui de-al IV-lea Congres al partidului, un interesant concurs pe unde scurte, la care au fost invitați să participe toți radioamatorii de emisie-recepție şi de recepție din țară. Concursul a fost deschis printr-un apel festiv lansat de la YO3KAA, stația Radioclubului Central.

S-a lucrat în telegrafie, în benzile de 40 şi 80 de metri, în conformitate cu prevederile regulamentului de concurs. Obiectivul urmărit a fost realizarea de legături radio cu cît mai multe stații, din cît mai multe regiuni ale țării. Mesajele schimbate au fost compuse din RST (grup de litere prin care, după un anumit cod, se caracterizează tăria şi calitatea semnalelor corespondentului) şi din numărul de ordine al legăturii respective. Pentru fiecare legătură corect înregistrată de ambii corespondenți s-au acordat două puncte, iar pentru o legătură înregistrată incomplet sau cu unele greşeli, un singur punct.

Concursul radio, organizat în cinstea celui de-al IV-lea Congres al partidului, a prilejuit o întrecere viu disputată, la care au luat parte un număr însemnat de concurenți. Prin entuziasmul cu care s-au întrecut, prin buna lor pregătire, radioamatorii participanți la concurs au dovedit că întîmpină cu noi realizări importantul eveniment din viața partidului şi poporului nostru.





CU PÎNZELE ÎN VÎNT

În fiecare an, pistele de apă din împrejurimile Constanței devin locul de desfăşurare a tradiționalului concurs internațional de iahting, dotat cu «Cupa Mamaia». Este o întrecere care se bucură întotdeauna de participare numeroasă, caracterizîndu-se prin dispute vii, interesante, urmărite de mii de spectatori.

Ediția din acest an a concursului nu şi-a dezmințit reputația. La startul ei s-au prezentat 49 de ambarcațiuni (o adevărată flotă!) din clasele snipe, finn, star şi olandezul zburător. Concurenții veniți aici, pe însoritul nostru litoral, să-şi încerce forțele au reprezentat culorile Republicii Democrate Germane, Republicii Populare Polone, Republicii Populare Bulgaria şi ale țării gazdă — Republica Populară Română.

...Dimineața primei regate a sosit. O rachetă verde, plecată din pistolul arbitrului principal, brăzdează înălțimile albastre ale cerului. Startul a fost dat. Pînzele mari, albe, se întind sub presiunea vîntului şi ambarcațiunile încep să lunece grațioase peste valurile înspumate. Portul Tomis trăieşte din nou atmosfera marilor întreceri.

Reprezentanții noştri, dînd dovadă de o bună pregătire, de voință şi dorință de a învinge, se află tot timpul în frunte. Ei reuşesc pînă la urmă să cîştige întrecerea, ocupînd locurile I şi II în clasamentul general al noii ediții a «Cupei Mamaia». La sfîrşit, rugat să comenteze noul succes al veliştilor români, antrenorul Gh. Constantin a spus: «A fost un concurs dificil, desfăşurat în compania unor adversari valoroşi, dar pe care reprezentanții noştri au reuşit să-l cîştige cu brio. Ei închină noua lor victorie celui de-al IV-lea Congres al partidului şi se angajează să reprezinte cu cinste, şi pe viitor, culorile patriei în întrecerile la care vor lua parte».



Străbătînd pitoreștile văi ale

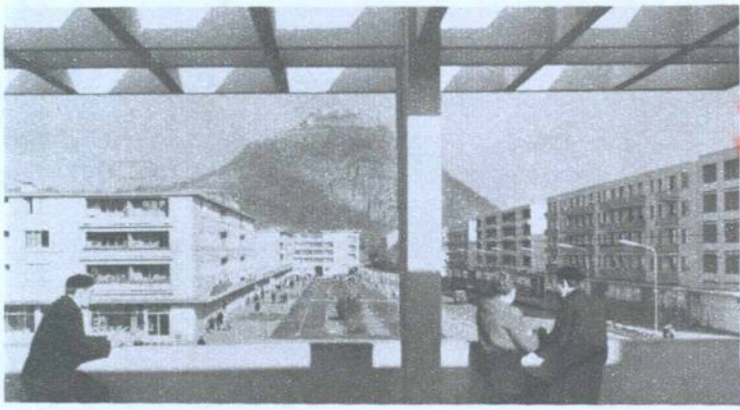
Itinerar turistic auto-moto



«Cetatea de foc» a Hunedoarei. Peisaj cotidian.



Vestigiile fostei capitale daco-romane — Sarmisegetuza.



Vedere de ansamblu a orașului Deva.

Itinerarul nostru își propune de data aceasta să unească trei dintre cele mai frumoase văi ale patriei, oferind astfel turiștilor care-l parcurg posibilitatea de a admira nu numai peisaje și formațiuni naturale de o varietate și multitudine deosebită, dar și o seamă de importante obiective industriale, arhitectonice, istorice, culturale etc.

In acest itinerar, conceput în circuit, se poate intra — în raport de direcția din care venim — printr-una din localitățile aflate pe traseu. Pentru bucureșteni, ca și pentru auto-mototuriștii din regiunile Argeș, București, Ploiești, Galați și Dobrogea, recomandăm ca punct de plecare orașul Rm. Vîlcea. Ca să urmărim mai ușor acest circuit il vom împărți în patru etape.

Etapa I-a: Rm. Vîlcea — Tg. Jiu. O dată revizuit vehiculul și plinul făcut, părăsim Rm. Vîlcea, oraș semnalat într-unul din hrisoavele anului 1392, pentru a urma D.N. 64. Rulăm cîțiva kilometri pe asfaltul acestei șosele și iată că la o răscruce o luăm spre dreapta, pe D.N. 67, pentru a călători pe el pînă în centrul orașului Tg. Jiu.

Trecem prin dreptul stațiunilor balneare Ocnele Mari și Ocnița, vechi așezări, cunoscute ca exploatări de sare încă de pe vremea romanilor. De aici, printr-un saleduct, se scurge zi și noapte fluxul soluției concentrate de saramură, materia primă necesară instalațiilor ultramoderne ale impunătorului Combinat chimic «Govora». După alți 13 km, un drum local bine întreținut ne invită să ne repezim, chiar și numai pentru cîteva ore, pînă în cocheta stațiune Govora.

La km 159, dacă ne abatem spre dreapta avem prilejul să cunoaștem mănăstirea Bistrița, așezămînt întemeiat prin voința fraților Craiovești în anii 1492—1494. Vizităm biserica cu picturile izvorîte de sub penelul lui Gh. Tattarescu, bolnița zidită cu patru secole jumătate în urmă. Cheile Bistriței, aflate în imediata apropiere a mănăstirii.

Rulind din nou pe șosea ajungem la km 155, loc în care se desprinde un drum ce ne conduce la mănăstirea Horezu, ctitorie a domnitorului Constantin Brîncoveanu. Vestită nu numai datorită frescelor sale dar și sculpturilor în piatră cu motive florale cu care este împodobită, mănăstirea este și astăzi înconjurată cu ziduri groase de cetate feudală.

Revenim în punctul în care am părăsit șoseaua pentru a ne abate spre dreapta și după numai un kilometru intrăm în comuna Horez, comună vestită pentru ceramica lucrată de meșterii locali. De aici, la numai 4 km în Măldărăștii de Sus, două cule stau și în zilele noastre mărturie a felului în care, marii boieri își zideau și fortificau casele.

Continuîndu-ne drumul, ajungem la km 135, punct în care putem să o luăm spre dreapta pentru a ajunge în comuna Polovraci. La marginea comunei se află clădirea mănăstirii cu același nume, ca și renumitele Chei ale Olteţului. În pridvorul bisericii, a cărei construcție zidarii au început-o în 1643, s-a păstrat semnătura lui Tudor Vladimirescu, care a poposit aici într-una din zilele mult zbuciumatului an revoluționar 1821.

Un indicator plantat în dreptul km 127,8 ne atrage atenția că drumul local ce se desprinde din șoseaua principală spre dreapta duce la Baia de Fier. Dacă o vizităm, constatăm că această comună este situată în gura Cheilor Galbenului și că, deși mai puțin spectaculoase decît Cheile Oltețului pe care le-am admirat cu cîteva ore mai înainte, ne oferă ceva inedit. Este vorba de Peștera Muierii, grotă săpată cu milenii în urmă în peretele de calcar al muntelui. Declarată monument al naturii, asemenea multor peșteri din țara noastră, Peștera Muierii este prima peșteră complet electrificată din țară.

Din comuna Poenari, comună așezată «la vedere» pe D.N. 67, pornim spre Tg. Jiu trecînd prin Bălcești, dincolo de care se desprinde drumul spre Novaci (de unde începe cea mai înaltă șosea alpină din țara noastră, care, trecînd peste Pasul Urdele situat la altitudinea de 2 125 m, pe la Cabana Obîrșia Lotrului — Oașa, coboară apoi spre Sebeș). Străvechiul oraș Tîrgu Jiu se recomandă celor care îl vizitează astăzi asemenea tuturor așezărilor din patria noastră: un oraș înfloritor, într-o permanentă înnoire. În ultimii ani s-au clădit aici numeroase întreprinderi industriale (fabrica de produse refractare «Unirea», Combinatul de industrializare a lemnului, fabrica de ciment) ca și sute de noi apartamente, magazine, școli, edificii culturale. În Parcul de cultură și odihnă de pe malul Jiului se află cîteva din operele marelui sculptor de renume mondial — C. Brîncuși.

Etapa a II-a: Tg. Jiu — Petroșeni — Deva. După ce am revizuit atenți vehiculul pentru cei 270 km care ne așteaptă să-i străbatem pînă la capătul etapei, plecăm din Tg. Jiu spre Petroșeni, urmînd D.N. 66.

La ieșirea din oraș se profilează halele vopsite în culori pastel ale marelui Combinat de industrializare a lemnului de la Preajba. Trecem pe lîngă Casa memorială «Ecaterina Teodoroiu», eroina luptelor de la Jiu și Mărășești, și după 15 km ajungem în Bumbești. De aici prin defileul Jiului, pornesc cei 32 km de cale ferată cu numeroase viaducte și 38 de tunele.

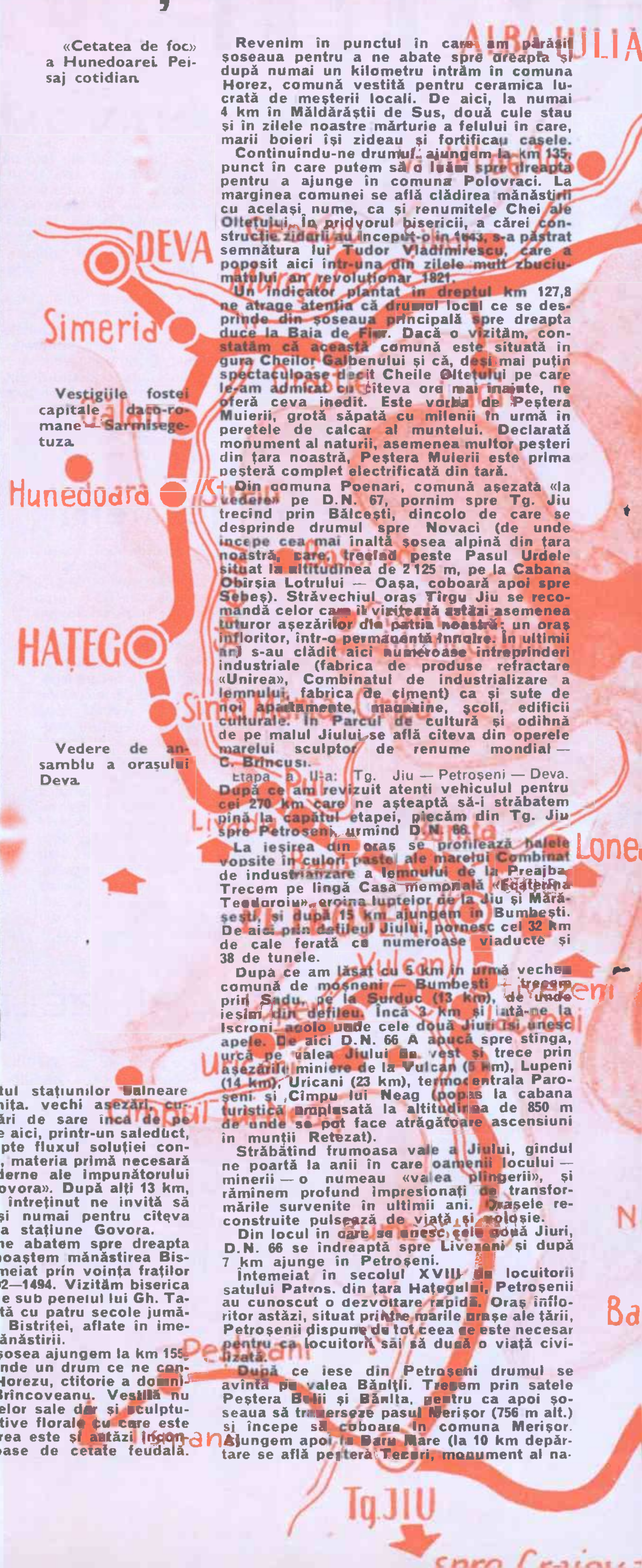
După ce am lăsat cu 5 km în urmă vechea comună de moșneni — Bumbești — trecem prin Sadu, pe la Surduc (13 km), de unde ieșim din defileu. Încă 3 km și iată-ne la Iscroni, acolo unde cele două Jiuri își unesc apele. De aici D.N. 66 A apucă spre stînga, urcă pe valea Jiului de vest și trece prin așezările miniere de la Vulcan (5 km), Lupeni (14 km), Uricani (23 km), termocentrala Paroșeni și Cîmpu lui Neag (popas la cabana turistică amplasată la altitudinea de 850 m de unde se pot face atrăgătoare ascensiuni în munții Retezat).

Străbătînd frumoasa vale a Jiului, gîndul ne poartă la anii în care oamenii locului — minerii — o numeau «valea plîngerii», și rămînem profund impresionați de transformările survenite în ultimii ani. Orașele reconstruite pulsează de viață și voioșie.

Din locul în care se unesc cele două Jiuri, D.N. 66 se îndreaptă spre Livezeni și după 7 km ajunge în Petroșeni.

Întemeiat în secolul XVIII de locuitorii satului Patros. din țara Hațegului, Petroșenii au cunoscut o dezvoltare rapidă. Oraș înfloritor astăzi, situat printre marile orașe ale țării, Petroșenii dispune de tot ceea ce este necesar pentru ca locuitorii săi să ducă o viață civilizată.

După ce iese din Petroșeni drumul se avîntă pe valea Bănițli. Trecem prin satele Peștera Bolii și Bănița, pentru ca apoi șoseaua să traverseze pasul Merișor (756 m alt.) și începe să coboare în comuna Merișor. Ajungem apoi la Bara Mare (la 10 km depărtare se află peștera Tecuri, monument al na-



Oltului, Jiului și Mureșului

turii), și după alți 7 km ajungem în comuna Livadia. Aici, pe valea Ponorului, se pot vizita peșterile Ohaba, Ponor și Cioclovina. Din comuna Pui se face la stînga un drum care urmează valea Rîului Bărbat pînă la cabana Baleia (21 km — 1 410 m alt.), cabană ce poate servi drept «bază» de plecare pentru cei care vor să colinde masivul Retezat. Trecem în continuare prin comuna Ohaba de Sub Piatră (de unde se poate urca în Retezat prin satul Nucșoara), apoi prin Sîntămăria Orlea, de unde după 4 km șoseaua ne poartă spre Hațeg, oraș clădit acum mai bine de 800 de ani. De aici D.N. 68 pornește spre Sarmisegetuza, localitate istorică unde pot fi vizitate ruinele amfiteatrului, ale forului și clădirii Augustalilor etc. din fosta capitală a Daciei-romane, întemeiată în anii 108—110. Tot din Hațeg pornește și drumul local spre Hunedoara (29 km) care oferă și posibilitatea de a vizita rezervația de zimbri de la Silvas.

Dar D.N. 66 pe care-l urmăm noi urcă dealul Hațegului, coboară pe valea Streiului, în comuna Strei (14 km) ajungînd apoi în Călan, centru siderurgic și stațiune balneară cu ape termale cunoscute și amenajate încă din timpul romanilor. După 10,5 km atingem valea Mureșului (trecînd prin satul natal al Dr. Petru Groza — Băcia), unde întîlnim D.N. 7. O luăm la stînga spre Deva și ajungem în Simeria, renumită și prin parcul său dendrologic cu peste 500 de specii de arbori, în majoritate exotici. Părăsind Simeria, după 5,5 km se face la stînga D.N. 68 A care ne duce în cetatea de fier a Hunedoarei. Astăzi furnalele și cuptoarele Hunedoarei au ajuns datorită modernizărilor aduse în ultimii ani să producă 65% din producția de oțel și 59% din producția de fontă a țării. În umbra noilor furnale castelul Huniazilor, valoros monument de arhitectură feudală, construit în a doua jumătate a secolului XIV, stă mărturie a unor vremuri de mult apuse.

Revenind în valea Mureșului, ajungem în Deva, reședința regiunii Hunedoara. Orașul reconstruit în cea mai mare parte este dominat de bătrîna cetate ce se ridică pe vîrful dealului conic de origină vulcanică. Din parcul orașului, se poate ajunge destul de ușor sus de unde se oferă ochilor o încîntătoare panoramă a orașului și a întregii văi a Mureșului. Dealul acoperit cu o vegetație foarte bogată (peste 1 300 specii), muzeul regional de la poalele cetății instalat într-o clădire din anul 1621, parcul orășenesc cu statuia lui Decebal, noile blocuri ca și celelalte așezăminte culturale construite în ultimii ani fac ca popasul să fie întremător și educativ.

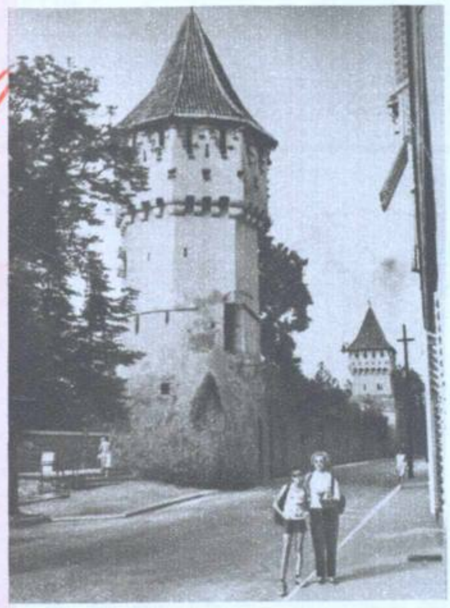
Etapa a III-a: Deva — Sebeș (50 km) — Sibiu (53 km). Ne continuăm călătoria pe D.N. 7 care urmează cursul mijlociu al Mureșului. Trecem din nou prin Simeria (12 km), Turdaș (8 km) și după 4 km ajungem în Orăștie. Spre sud șoseaua locală urcă pe valea Orășului pînă la Costești (18 km) de unde cu trenul forestier se ajunge la vechea capitală a Daciei: Grădiștea Muncelului (31 km) cu vestitele ei sanctuare și cetăți din împrejurimi (Blidaru, Piatra Roșie etc.). Ne așternem din nou drumului, trecem pe lîngă comuna natală a pionierului aviației românești Aurel Vlaicu. La km 340 un drum duce spre Vințul de Jos (6 km) unde poate fi vizitat un vechi castel zidit în secolul XVI. Încă 12 km și ajungem la Sebeș, unde, pe lîngă întreprinderile moderne, pot fi vizitate Cetatea Sebeșului, valoros monument de arhitectură, muzeul raional etc.

De la Sebeș (de unde pornește spre sud și drumul peste munte la Novaci) ajungem după 20 km în Miercurea, comuna natală a sculptorului C. Medrea, trecem prin Apoldul de Sus, iar din dreptul gării Săliște, la care ajungem după 9 km, se face la dreapta un drum local ce duce în comuna Săliște, vestită nu numai prin frumusețea costumelor, dar și prin corul și muzeul etnografic local. Urmează după 11 km comuna Cristian (în centrul căreia se ridică o biserică clădită în secolul XIV în jurul căreia se mai păstrează încă turnurile cetății țărănești) și după 7 km intrăm în Sibiu prin cartierul Turnișor.

Sibiul oferă vizitatorilor o îmbinare a noului, concretizat prin numeroase obiective industriale și culturale construite în ultimii ani, cu vestigii ale trecutului dintre care amintim doar muzeul Brukenthal. Excursii interesante se pot face în împrejurimile Sibiului în pădurea Dumbrava, la Cisnădie (14 km) la Păltiniș (34 km) în care se ajunge prin Rășinari (12 km) și cabana Curmătura Stezii (5 km). De la Păltiniș, în 3 ore, se poate coborî la cabana Gîtul Berbecului, situată pe malul lacului de acumulare a hidrocentralei Sadu V.

Etapa a IV-a: Sibiu — R. Vîlcea (97 km). Părăsind Sibiul, ne continuăm călătoria pe D.N. 1 și după 5 km trecem prin comuna Șelimbăr, unde în 1599 Mihai Viteazul l-a învins pe Andrei Bathory. Dincolo de Vestem se continuă la stînga D.N. 1 care duce la Brașov, dar noi coborîm pe Valea Oltului pe D.N. 7 și trecem prin Tălmaciu. Din această comună se desprinde un drum care urcă pe valea Sadului, prin comunele Sadu (8 km), Rîul Sadului (22 km), ajungînd la cabana Gîtul Berbecului (40 km). Ne continuăm excursia și la km 248,5 atingem Turnul Roșu, unde începe defileul Oltului, străjuit de un turn zidit în 1533. Trecem pe lîngă cabana Valea Oltului (km 244), Rîul Vadului și ajungem la Cîineni (km 231), de unde pornește la stînga un drum spre Curtea de Argeș (65 km). La km 206 se desprinde spre dreapta drumul ce duce la renumitul centru forestier Brezoi (3 km), pentru ca apoi să urce pe Valea Lotrului pînă la Voineasa (38 km). Trecem pe lîngă mănăstirea Turnu de unde se poate urca pe vîrful muntelui Cozia (1 677 m), pe lîngă stînca «Masa lui Traian» și ajungem la ctitoria lui Mircea cel Bătrîn — mănăstirea Cozia (km 197), important monument istoric așezat pe malul Oltului. Ne urmăm drumul, trecem prin stațiunile balneare Căciulata și Călimănești (km 193) pentru ca pînă la Rm. Vîlcea să nu ne mai rămînă de parcurs decît 20 km. La intrarea în oraș, se înalță dealul Cetățuia pe care în 1529, a fost ucis, alături de fiul său, Radu de la Afumați. Rm. Vîlcea datează ca oraș încă de pe timpul lui Mircea cel Bătrîn. Important centru industrial, el are o serie de obiective turistice, dintre care cele mai importante sînt: muzeul raional, casa lui Anton Pann, parcul Zăvoi, Dealul Capela cu monumentul eroilor luptei pentru independență (1877) etc.

Ionel TUGUI



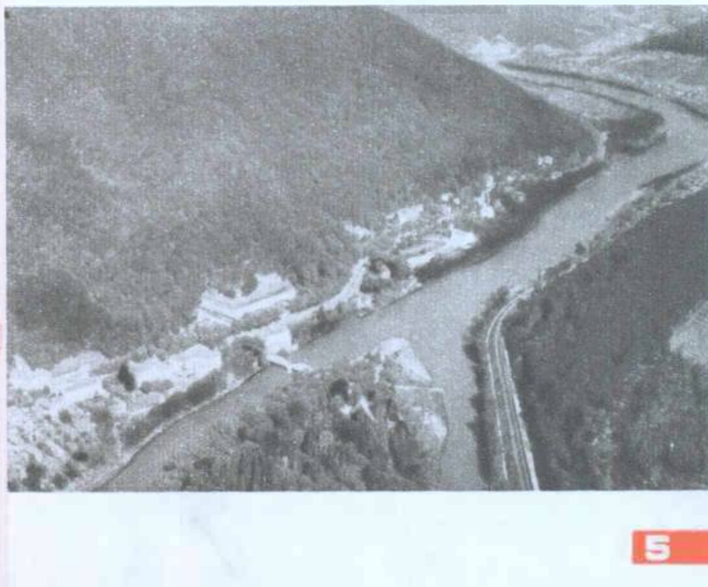
Sibiu. Turnuri de apărare ale străvechii cetăți.



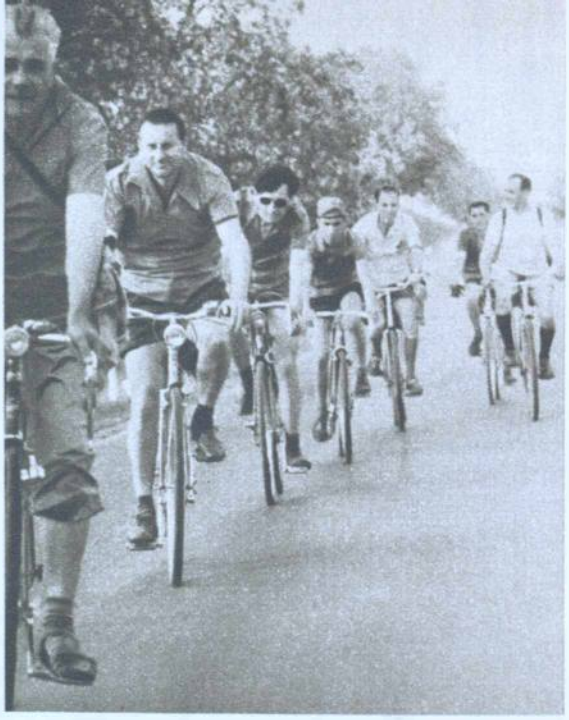
Zimbri, în rezervația de la Silvas.



Valea Jiului, cu pitorescul ei.



Oltul la Călimănești.



Cicloturiştii bucureşteni la Giurgiu

In ultimul timp excursiile cu bicicleta au devenit tot mai frecvente. De la timidele plimbări întreprinse în împrejurimile oraşului de către trei-patru biciclişti s-a ajuns astăzi la efectuarea unor excursii în grupuri din ce în ce mai mari. Posesorii de biciclete, membri ai U.C.F.S., organizaţi în secţii de cicloturism pe lîngă diferite asociaţii sportive din Capitală ca şi din restul ţării, întreprind acum excursii de zeci şi chiar sute de kilometri.

Printre excursiile cicloturistice de amploare se numără şi aceea făcută cu cîteva săptămîni în urmă de către cicloturiştii bucureşteni la Giurgiu. Bine organizată de asociaţia sportivă M.T.Tc, călătoria s-a desfăşurat în condiţii optime. Pe o vreme frumoasă, pe care şi-ar dori-o fiecare atunci cînd pleacă cu un asemenea «vehicul» la drum, cicloturiştii iau... startul din piaţa Gării de Nord. Echipaţi uniform, cu rucsacurile în spate, caravana cicloturiştilor atrage atenţia pietonilor. Mulţi dintre ei sînt tentaţi să creadă că au de a face cu o cursă ciclistă. Se rulează cu 15—20 km pe oră şi în scurt timp se ajunge la podul de peste Argeş. O haltă... de ajustare a echipamentului şi, din nou, la drum. În zare, pe stînga şoselei, pe o mică înălţime, se profilează monumentul de la Călugăreni, ridicat în amintirea istoricei bătălii purtată aici cu patru veacuri în urmă. Un popas, povestiri depănate pe marginea răsunătoarei victorii repurtate de Mihai Viteazul asupra lui Sinan Paşa, şi grupul cicloturiştilor se pune iar în mişcare.

La Daia, condiţia fizică a excursioniştilor este supusă unui examen sever. Serpentinele, ce se aseamănă într-o oarecare măsură cu cele de pe Valea Prahovei, cer din partea fiecăruia prudenţă, siguranţă în conducere, eforturi suplimentare. Examenul este trecut cu succes şi iată-i pe inimoşii cicloturişti intrînd în străvechiul port dunărean. Avînd concursul Consiliului Orăşenesc U.C.F.S. Giurgiu, cicloturiştii vizitează oraşul, gara fluvială, Gospodăria piscicolă «9 Mai», Podul Prieteniei de peste Dunăre, precum şi alte obiective turistice.

Acţiunea cicloturiştilor bucureşteni — aflaţi la prima mare excursie din acest an — s-a bucurat de un succes deplin. O contribuţie importantă la reuşita ei şi-a adus şi Subcomisia de cicloturism a oraşului Bucureşti, care a sprijinit îndeaproape organizarea acestei frumoase excursii.

In fotografie o parte dintre cicloturişti rulînd pe şoseaua Bucureşti—Giurgiu.

Ştiri turistice şi alpine

● La noul punct turistic din Pădurea Sarului de lîngă Balş s-a desfăşurat, cu puţin timp în urmă, prima etapă pe oraş a campionatului republican de orientare turistică. Pe potecile secularei păduri s-au întrecut 32 de echipe ale asociaţiilor sportive din oraşul Craiova. La băieţi s-a clasat pe primul loc A.S. «Flacăra S.M.1» (C-tin Velescu şi Andrei Dinu) iar la fete echipa A.S. «Electroputere» (Ana Radu şi Dora Rădulescu).

● *Anul acesta concursul interregional de orientare turistică dotat cu «Cupa Sibiu» s-a desfăşurat în împrejurimile cabanei Gîtul Berbecului. Competiţia organizată de Clubul Sportiv Muncitoresc Sibiu în colaborare cu asociaţiile sportive «Progresul» şi «Independenţa» s-a bucurat de o largă participare, la startul întrecerii prezentîndu-se 29 de echipe din zece oraşe.*

Cupa a fost cîştigată la băieţi de echipa A.S. «Proiectantul»-Braşov, iar la fete de echipa A.S. «Ecranul»-Bucureşti.

● În Republica autonomă Kabardino-Balkară (R.S.F.S.R.) trăieşte Cioke Zalihanov, cel mai bătrîn alpinist din U.R.S.S. Cu doi ani în urmă, la vîrsta de 108 ani, el mai reuşea ascensiunea vîrfului Elbrus. În lunga sa activitate, Zalihanov a escaladat de 200 de ori Elbrus-ul şi cu participarea sa a fost construit refugiul de la cota 4220 m. Zalihanov are 3 fii, 40 de nepoţi şi strănepoţi, este sănătos şi alpiniştii din Caucaz mai apelează şi acum la sfaturile lui.

● *S-au împlinit la 1 iunie 15 ani de cînd Partidul Muncitoresc Român a oferit în dar copiilor din patria noastră un minunat palat. În cinstea acestei aniversări, în cinstea celui de-al IV-lea Congres al Partidului, cercul de turism al Palatului Pionierilor din Bucureşti a organizat o mare expediţie în munţii noştri.*

Obiectivul ei a constat din atingerea unui număr de zece vîrfuri a căror altitudine depăşeşte 2500 metri! La această expediţie care a durat 15 zile (29 iunie—14 iulie) au luat parte numeroşi pionieri fruntaşi la învăţătură şi în activitatea de cerc. Cu acest prilej membrii expediţiei au fixat pe unul din piscuri o placă comemorativă, au cercetat trasee adaptabile grupelor de copii, au executat filmări şi au efectuat observaţii ştiinţifice.

Participanţii la expediţie, care pe toată durata şi-au petrecut nopţile în cort, au fost conduşi de profesorul cercului de turism — Mircea Mihăilescu.

● Prima ediţie a Cupei «Electromotor» s-a bucurat, asemenea «cupelor» organizate în celelalte regiuni ale ţării, de larga participare a turiştilor sportivi. Desfăşurată în munţii Cernei, competiţia a adunat la start un număr record de participanţi: 47 de echipe reprezentînd 18 oraşe (Arad, Braşov, Bucureşti, Caransebeş, Cluj, Craiova, Fieni, Nădrag, Oradea, Piteşti, Reşiţa, Sibiu, Strehaia, Timişoara, Tîrgovişte, Tg. Mureş, Turda şi Oţelul Roşu).

Concursul a constat dintr-o etapă de zi şi una de noapte, cu trasee pentru echipele masculine şi feminine.

În urma unei strînse dispute sportive Cupa «Electromotor» a revenit la masculin echipei A.S. «Tractorul»-Braşov, iar la feminin echipei «Universităţii Arte»-Cluj.

● *O frumoasă iniţiativă în popularizarea sportului alpin a luat, de curînd, secţia de turism-alpinism a asociaţiei sportive «Sănătatea» din Bucureşti. Cu sprijinul conducerii asociaţiei — preşedinte V. Burlacu — ea a organizat o interesantă expoziţie de fotografii. Executate de membrii secţiei în timpul turelor şi escaladelor efectuate în ultima vreme, fotografiile reprezintă o documentată retrospectivă a bogatei activităţi pe care o desfăşoară această secţie alpină.*

Dintre exponate atrag atenţia în mod deosebit fotografiile Iglou, *aparţinînd alpinistului R. Cristea, şi* Traversare de iarnă în Brîna mare a Coştilei, *a lui N. Şaftoiu.*

„ZEIŢA DE PERUZEA" CUCERITĂ DIN NOU

Vîrful Cho-Oyu (8 153 m) din masivul Everest, pisc de hotar între Tibet şi Nepal, a fost din nou cucerit anul trecut, de data aceasta de către alpinişti vest-germani.

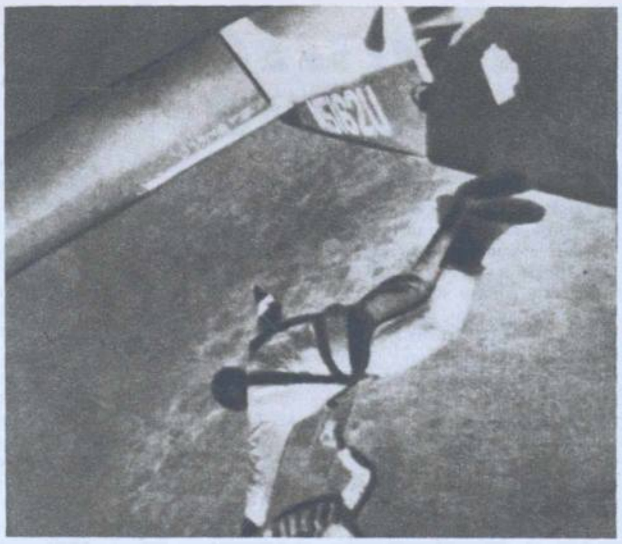
Prima ascensiune pe Cho-Oyu — cunoscut localnicilor sub denumirea «Zeiţa de peruzea» — a fost făcută de expediţia austriacă condusă de Herbert Tichy, care, la 19 octombrie 1954, împreună cu Sepp Jöchler şi Pasang Dawa Lama au atins piscul celui de-al şaptelea optmiar himalaian. A urmat apoi, după patru ani, a doua ascensiune, realizată de sherpaşii Pasang Dawa Lama şi Sonam Gyaltsen.

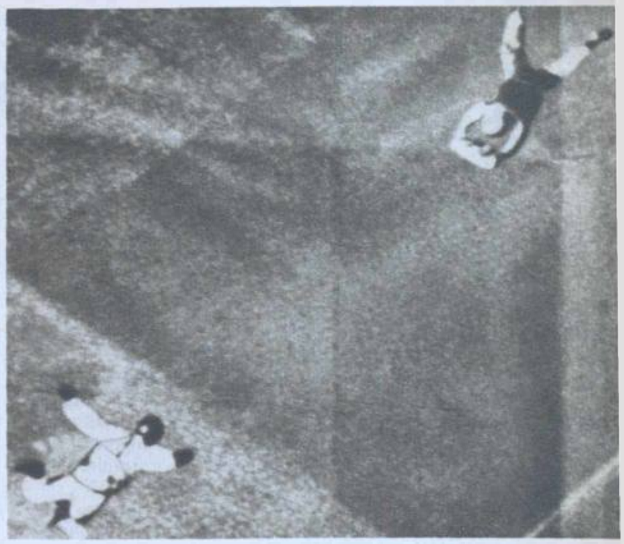
Printre tentativele care s-au mai efectuat — şi merită a fi remarcate — se numără şi aceea a expediţiei internaţionale feminine condusă în 1959 de Claude Kogan, expediţie eşuată în urma accidentului mortal suferit de conducătoarea grupului.

Expediţia vest-germană şi-a propus însă, pentru prima dată, depăşirea limitei de 8 000 m cu schiurile. Ascensiunea spre vîrf a urmat acelaşi itinerar ca şi acela al expediţiei Tichy. Echipa alcătuită din Georg Huber, Fr. Stammberger, dr. Thurmayr şi trei sherpaşi, începe ascensiunea pe itinerarul clasic. Taberele de asalt sînt instalate treptat. La 26 aprilie 1964, Fritz Stammberger şi sherpaşul Furdoje II ating vîrful Cho-Oyu. Amîndoi folosiseră schiurile pînă la 8 100 m. Din nefericire succesul a fost şi de data aceasta plătit cu vieţi omeneşti.



Curaj sau goană după dolari





Dintr-un avion care zbura la peste 4 000 m înălțime, un om a sărit fără parașută. În timpul căderii libere prin aer, el a «împrumutat» o parașută de la un coechipier lansat din același avion, și-a fixat-o de hamul pe care îl avea legat de corp, a deschis-o și a aterizat cu bine. Performanța (dacă o putem numi așa) este, fără îndoială, senzațională. Ea s-a petrecut deasupra localității Arvin din California (S.U.A.) iar numele îndrăznețului parașutist este Rod Pack.

Cum s-au petrecut lucrurile o spune chiar el:

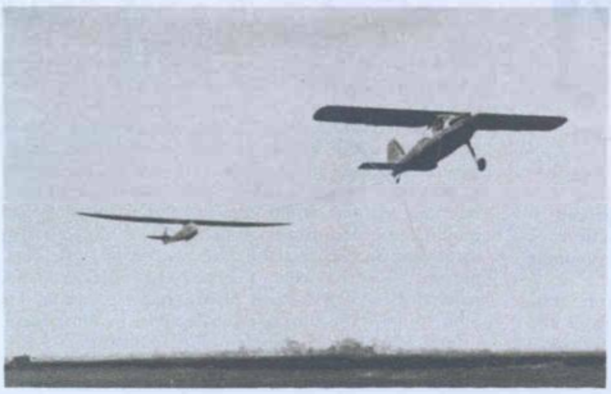
«Eram patru prieteni: eu, Bob Allen, care urma să-mi dea parașuta în aer, fotoreporterul Bob Buckov și pilotul avionului, Harry Haines .

După îndelungi pregătiri ne-am hotărît să decolăm. Pentru a ne fi mai ușor să părăsim bordul, am scos o ușă de la avion și am fixat în locul ei un carton care urma să-l înlăturăm în văzduh.

Timp de o oră am urcat pînă la altitudinea de 4 300 m. Bob a sărit primul, ținînd în brațe parașuta de rezervă, pe care avea să mi-o dea mie, în aer. Am sărit și eu imediat și, la 25 m mai jos, spre stînga, l-am văzut pe Bob. Și-a desfăcut larg picioarele pentru a-și micșora viteza de cădere. Cu fiecare secundă mă apropiam de el. Tehnica deplasării în aer prin schimbarea poziției corpului era supusă unui serios examen. Deodată m-am gîndit cu spaimă că s-ar putea să-l depășesc pe Bob fără să pot lua parașuta. Dar după cîteva secunde prietenul meu se afla la numai un metru de mine. A întins brațele și mi-a dat parașuta. Am prins-o. Cu mare efort am reușit s-o duc la piept. Cu o mînă o țineam iar cu cealaltă am prins-o în catarame. Am căutat minerul, l-am tras și deodată am văzut deasupra cupola albă, deschisă. Cînd am privit spre pămînt am observat că mă apropii de niște linii de înaltă tensiune. Am tras de suspante, le-am depășit pe stînga și am aterizat. La 20 m de mine a aterizat și Bob Allen. Primul lucru pe care mi l-a strigat a fost: Am reușit Rod ».

Pe timpul căderii fără parașută Rod Pack a atins o viteză de peste 50 m pe secundă. De la părăsirea avionului și pînă la deschiderea parașutei el a parcurs 1 300 m, în timp de 26 secunde. Saltul efectuat de Rod Pack, fără parașută, constituie un mare act de curaj, dovedind o măiestrie desăvîrșită în tehnica deplasării prin aer (el a executat pînă acum 534 salturi cu parașuta). Dar ceea ce l-a dus la acest risc nebunesc a fost nu intenția de a-și demonstra această măiestrie ci, după cum a spus-o singur, dorința de a deveni celebru și de a cîștiga bani.

Autoritățile americane l-au amendat pe Rod pentru încălcarea legilor privind securitatea în văzduh. El va plăti amenda din vînzarea filmelor făcute cu ocazia săriturii efectuate fără parașută.



Avion „DORNIER“

Cu prilejul Expoziției tehnice a R.F. Germane, deschisă la București între 18—30 mai, a fost prezentat și un avion de turism și sport de tip «Dornier». Este un avion monomotor, metalic, cu aripa sus, echipat cu un motor american, construit în licență în R.F. Germană. El se bucură de aprecieri pozitive, privind calitățile aerodinamice și de zbor.

«Dornier»-ul a executat cîteva zboruri demonstrative pe aerodromul sportiv Clinceni, cu care prilej parașutiștii noștri au executat salturi de la 2 000 m. Apoi avionul a remorcat planoare, cîte unul și cîte două deodată. Ceea ce merită să fie subliniat la el este distanța relativ scurtă de pe care poate decola și ateriza — sub 100 m.

În imaginea pe care o prezentăm poate fi văzut avionul «Dornier» remorcînd un planor.

PE SCURT

● De curînd, pilotul planorist S.H. Georgeson din Noua Zeelandă a realizat un valoros record mondial în clasa planoarelor D_1 (planor monoloc). Tema zborului a fost țel fixat, dus-întors, pe un traseu cu o lungime totală de 740 km. Aparatul pe care a zburat Georgeson este de tip «Slingsby Dart». Ceea ce trebuie menționat este faptul că zborul a fost efectuat în curenți de undă lungă.

● Planorismul austriac se poate mîndri, în sfîrșit, cu prima performanță de 500 km în zbor liber. Ea a fost stabilită de curînd de pilotul Siegfried Kier, pe un planor monoloc. Inițial pilotul și-a propus un țel fix de 517 km dar a realizat doar 500 km distanță liberă. Traseul zborului executat de Kier a trecut peste Alpii elvețieni.

● Federația Aeronautică Internațională a omologat ca recorduri mondiale o seamă de performanțe planoristice deosebite, stabilite în cursul anului 1964. Dintre acestea redăm:

Recordul mondial de planorism, clasa D_1, distanță liberă bărbați, stabilit de Alvin H. Parcker (S.U.A.), cu planorul Sisu A 1, la 31 iulie 1964. Performanța — 1 041,52 km.

Tot în clasa D_1 a fost omologat ca record mondial zborul de 837,75 km, cu țel fix, executat de Wallace Scott (S.U.A.).

În clasa D_2 (planor biloc) a fost omologat recordul cu țel fix — 702,744 km — stabilit de piloții Pavel Antonov și Valeri Oplackov (U.R.S.S.), pe un planor «Blanic».

În clasa D_2 femei, a fost omologat recordul de distanță liberă stabilit de Zinaida Soloviova și Stela Ivanova (U.R.S.S.) — 619,995 km — pe un planor «Blanic» și tot în clasa D_2 femei, a fost omologat recordul de viteză pe triunghi de 300 km, stabilit de Olga Monofova și Valentina Lomova (U.R.S.S.), pe un planor de tip «Kai 19», cu rezultatul de 74 km/oră.

● În tabelul F.A.I. există cîteva recorduri mondiale de zbor cu avionul considerate ca recorduri absolute. Iată care sînt aceste performanțe:

Distanța în linie dreaptă, parcursă de C.P. Evely (S.U.A.) pe avionul B-52, pe traseul Okinawa — Madrid, la 10—11 ianuarie 1962—20 168,78 km.

Distanța pe traseu închis, parcursă de W.M. Stevenson (S.U.A.) pe un avion B-52, pe traseul Seymour Johnson — Bermude — Groenlanda — Alaska — Marco Key West — Seymour Johnson, în zilele de 6—7 iunie 1962 — 18 245,05 km.

Înălțime, stabilită de R.M. White (S.U.A.) cu avionul X-15-3 deasupra localității Edvards, la 17 iulie 1962 — 95 935,99 m.

Înălțime în zbor atmosferic stabilită de P. Ostapenko (U.R.S.S.) pe un avion de tip E-166, de la baza Jukovski Petrovskoe, la 11 septembrie 1962 — 22 670 m.

Viteză pe bază, stabilită de G. Mosolov (U.R.S.S.), pe un avion de tip E-166, de la baza Podmoskovie, la 7 iulie 1962 — 2 681 km/oră.

Viteza pe traseu închis, stabilită de A. Fedotov (U.R.S.S.) pe un avion cu aripa delta pe traseul Sidorovo — Jesno — Viena — Kakusevo — Visnakovo — Sidorovo, la 7 octombrie 1961 — 2 401 km/oră.



Stările emoționale și combaterea lor



Este cunoscut faptul că trăgătorii, atît înainte de începerea unei probe cît și pe tot parcursul acesteia, trec printr-o serie întreagă de stări emoționale. Aceste stări, cunoscute și sub numele de trac, se manifestă fie printr-o agitație excesivă, fie printr-o stare de somnolență, indiferență și moleșeală.

Stările emoționale sînt prezente la toți trăgătorii, avînd intensitate mai mare la începutul sezonului sportiv, în special în rîndul celor mai puțin antrenați. Important este ca fiecare trăgător să-și cunoască stările emoționale și să știe cum să lupte împotriva lor, deoarece acestea duc la realizarea unor rezultate sub posibilități, chiar și la trăgătorii cu experiență.

De-a lungul dezvoltării tirului sportiv sînt cunoscute o serie de încercări de a se folosi diferite mijloace în lupta împotriva tracului.

Astfel unii trăgători au constatat că dacă participă la un concurs în stare de oboseală accentuată, stările de neliniște sînt diminuate sau chiar dispar cu totul. Pornind de la această idee greșită, din punct de vedere științific, unii sportivi căutau să doarmă cît mai puțin înainte de concurs. Este însă bine stabilit că pentru a realiza un rezultat valoros într-un concurs intern sau internațional, trăgătorul trebuie să dispună de toate forțele sale fizice pentru a putea face față eforturilor cerute de o asemenea competiție.

Alți trăgători (mai puțini la număr), observînd că după o stare de agitație puternică urmează o relaxare nervoasă, încercau să-și provoace o asemenea stare de agitație înaintea concursului, căutînd ceartă cu arbitrii, cu antrenorul sau cu vreunul dintre concurenți. Bineînțeles o asemenea comportare ducea uneori la scoaterea din concurs întrucît contravine conduitei sportive. S-au văzut și cazuri cînd trăgători, destul de cunoscuți, foloseau drept «mijloc de luptă» împotriva tracului băuturile alcoolice, frînind astfel în mod artificial procesul excitației. Asemenea mijloc nu numai că este incompatibil cu morala sportivă dar pune în imposibilitate pe trăgător de a-și mobiliza toate forțele necesare obținerii rezultatelor valoroase.

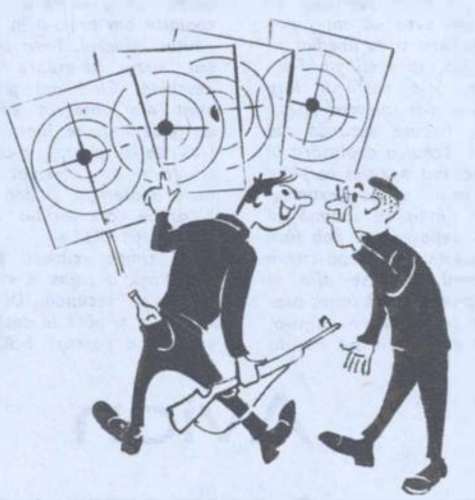
Respingînd toate aceste mijloace, unii trăgători ar putea crede că trebuie să se lase la voia întîmplării și să renunțe de a mai lupta împotriva stărilor emoționale. De aceea vom arăta în continuare cîteva procedee eficace împotriva tracului, care au fost folosite cu succes de trăgătorii noștri fruntași.

Practic stările de neliniște (tracul) se datoresc în bună măsură faptului că sportivii își fac tot felul de gînduri în legătură cu concursul: «ce se va întîmpla dacă obțin un rezultat slab; ce va spune antrenorul; cum va comenta presa etc., etc.» Toate acestea atrag o serie de schimbări de ordin fiziologic, dintre care cele mai importante pentru trăgător sînt dereglarea coordonării mișcărilor și creșterea pulsului, care implicit duc la instabilitatea armei.

Dacă gîndul la concurs și urmările lui constituie cauza care provoacă stările de neliniște, se impune ca lupta împotriva tracului să fie canalizată înspre schimbarea preocupărilor trăgătorului și concentrarea lui spre momentul hotărîtor al declanșării fiecărui foc.

Este foarte greu, dacă nu chiar imposibil, să se dea o rețetă valabilă pentru toți. De aceea nu poate fi vorba despre un anumit sistem de mijloace, șablon, care ar putea fi folosite în concursuri (dar și în antrenamente pentru a deveni deprinderi), întrucît trebuie să se țină seama de particularitățile individuale, de nivelul de pregătire al fiecăruia, precum și de experiența sa practică.

Trăgătorii cu experiență își înving mai ușor stările emoționale. Pentru a obține acest lucru și din partea trăgătorilor cu mai puțină experiență, antrenorii trebuie să dea antrenamentelor un caracter cît mai apropiat de situația de concurs.



— Mi-a trecut tracul... Acum în care țintă să trag?

Pentru a-și abate atenția de la preocupări care îi pot provoca tracul, un procedeu indicat este acela ca trăgătorul să urmărească în timpul probei anumite lucruri cum ar fi:

— urmărirea atentă a numărului de focuri trase și a celor rămase de tras (acest lucru este valabil însă pentru acei trăgători care nu se comportă diferit de-a lungul unei probe);

— urmărirea cu multă atenție a grupajului și corectarea lui prin reglarea aparatelor de ochire;

— întocmirea unei diagrame a focurilor pe caietul de antrenament și înserarea tuturor observațiilor de pe parcursul probei;

— urmărirea declanșării fiecărui foc printr-o apăsare lină;

— efectuarea tragerii în mod ritmic în care scop își poate așeza în față un ceas sau cronometru urmărind să tragă un anumit număr de focuri într-un timp dinainte stabilit, sau să tragă fiecare foc la un anumit interval de timp.

Asemenea preocupări concrete și eventual altele asemănătoare nu lasă răgaz trăgătorului pentru a se gîndi prea mult la concurs.

Un mare rol în lupta împotriva tracului îl are factorul timp. Dacă trăgătorul observă că starea emoțională crește și dacă timpul afectat probei permite, trebuie să se oprească cîteva minute și să reînceapă tragerea numai după ce starea emoțională s-a risipit, măcar în parte. Trebuie însă avut în vedere să nu se cadă în cealaltă extremă a tracului provocat de criza de timp.

Starea emoțională se mai poate manifesta și prin frica de a apăsa pe trăgaci. În acest caz este greșit să se declanșeze primul foc oricum, socotind că proba o dată începută trăgătorul se va relaxa și va putea continua apoi tragerea mai liniștit. De cele mai multe ori acest foc este foarte slab, iar respectivul trăgător se descurajează pentru tot restul probei. În asemenea situații el va trebui să descarce arma și să execute cîteva declanșări pe tub, pentru a-și putea restabili coordonarea mișcărilor. Același lucru trebuie făcut și pe parcursul probei în caz de apare nesiguranța sau teama de a apăsa pe trăgaci.

Pentru a se împiedica accentuarea stărilor emoționale trăgătorul nu trebuie să-și facă calcule în legătură cu rezultatul realizat, în orice moment al probei, ci să-și concentreze toate gîndurile și întreaga voință pentru a trage bine focul la care se găsește. Nici chiar după terminarea unei poziții să nu se intereseze de rezultat, ci numai după terminarea întregii probe. Unii trăgători merg cu greșeala pînă acolo încît după fiecare 10—20 focuri se duc la panoul de afișaj pentru a afla care este rezultatul. O asemenea comportare va accentua starea emoțională.

O mare influență în accentuarea sau diminuarea stărilor emoționale în timpul unui concurs îl are și antrenorul sau instructorul de tir. De felul cum intervine el, depinde comportarea trăgătorului din punct de vedere emoțional. Dacă i se va adresa dur și cu amenințări, sau dacă se va asocia părerii trăgătorului că «totul este pierdut în această probă», nu va reuși decît să accentueze tracul. Aceleași neajunsuri se vor produce în cazul în care antrenorul observînd că trăgătorul este pe cale să obțină un rezultat foarte bun îi va atrage atenția asupra acestui lucru. Dacă însă intervine cu tact, calm și încurajator, va reuși să-l mobilizeze pentru restul probei. În cazul în care trăgătorul este pe cale să stabilească un record — fie chiar personal — antrenorul va căuta să-l distragă de la rezultat și să-l mobilizeze pentru restul focurilor. De felul comportării antrenorului depinde, în bună parte, calmul trăgătorilor, încrederea lor în victorie.

Mihai TOADER
maestru al sportului

CONCURSURI

● Al doilea concurs de tir prin corespondență organizat anul acesta de Federația Română de Tir s-a dovedit a fi un bun prilej de verificare și de selecționare a echipelor reprezentative pentru concursurile republicane.

La cele două probe 3 × 20 focuri, armă sport și armă standard, au luat startul cei mai buni țintași (150) din regiunile Argeș, Bacău, București, Ploiești, Crișana, Suceava, Maramureș și din Capitală. Rezultate bune la armă sport au obținut la poziția culcat Romeo Stănescu 191 p și Teodora Vasilescu 182 p (ambii de la Cetatea Giurgiu), Maria Predescu 182 p (Petrolul Ploiești); la poziția în genunchi și în picioare rezultatele au fost mai slabe, ceea ce a făcut ca pe totalul probei punctajul să fie sub 500. S-au remarcat Emilian Păunescu, Maria Daia și Artemiza Mocăniță (Cetatea Giurgiu), Ion Bușoi (Argeș), Nicolae Bondici (Maramureș), Maria Predescu (Petrolul Ploiești), Constantin Codreanu și Melania Radu (București).

Proba de 3 × 20 focuri armă standard s-a bucurat de o participare mai numeroasă față de concursurile anterioare. Rezultatele înscrise au dovedit intensa pregătire pe această armă. Surpriza la această probă a fost oferită de către Tudora Cristea (Cetatea Giurgiu) care cu 543 p a cucerit locul I la senioare, depășind pe Ion Damian (București, 542 p locul I seniori).

● O dată cu prima întîlnire a celor mai buni trăgători din țară pe poligonul Tunari, cu ocazia disputării întrecerilor în tradiționalul concurs republican «Cupa Olimpia» a început asaltarea recordurilor.

După ce în primele zile pistolarul V. Atanasiu se clasase pe locul III la pistol viteză și pe locul II la pistol precizie, la proba de pistol calibru mare și-a concentrat toate forțele și a reușit să totalizeze 586 p care i-au dat dreptul să fie înscris la numărul 1 pe lista recordmanilor anului 1965 (vechiul record 585 p). La numărul 2 al listei a fost înscris I. Olărescu cu 566 p, nou record R.P.R. la armă standard seniori.

La armă liberă calibru redus s-au remarcat: L. Cristescu (Steaua), Elena Nistor și Ioana Soare (Știința), Maria Arimie (Voința Sibiu) și Gheorghe Stefanide (Petrolul Ploiești).

Sportivii clubului Steaua totalizînd cel mai bun punctaj au cucerit și trofeul pus în joc.

● Tradiționalul concurs «Cupa Victoriei» a reunit din nou la Tunari pe cei mai buni sportivi din țară. Concurenții, fiind acomodați cu starea de start, au reușit să înscrie punctaje mai bune. Surpriza acestui concurs a fost oferită de Elena Nistor (Steaua), care, la proba de 60 focuri armă liberă calibru redus, a realizat 588 p depășind pe N. Rotaru (584 p locul I seniori), pe Ștefan Caban (locul I juniori) și pe Eda Baia (580 p locul I senioare). De asemenea Elena Nistor la proba de 3 × 30 focuri junioare cu 822 p a cucerit locul I.

Dintre pistolari s-a remarcat M. Dumitriu care cu 593 p reușește să egaleze recordul țării la pistol viteză.

Și la acest concurs sportivii clubului «Steaua» au cîștigat trofeul pus în joc.

● Activitatea competițională la tir a continuat în luna iunie cu concursul republican «Cupa Dinamo». Număr mare de probe și de concurenți. Întrecerile au fost viu disputate atît la seniori și senioare, cît mai ales la juniori și junioare. Magda Barcea (Știința) a reușit cu 542 p să fie înscrisă pe lista recordmanilor, armă standard, junioare. În afară de trăgătorii bucureșteni o comportare bună au avut Gh. Stefanide (Petrolul Ploiești), locul I juniori, armă liberă calibru redus 60 f culcat, și locul III armă standard 3 × 30 f, Iulia Doroczi și A. Szekeli (C.S.M. Cluj) la armă liberă calibru redus 60 f culcat.

Și la acest concurs sportivii clubului Steaua s-au clasat pe primul loc.

Tudora Cristea (Cetatea Giurgiu) 543 p, locul I senioare armă standard în concursul prin corespondență.





Realizări

Oamenii muncii din fabrici și uzine, de pe ogoare, din întreprinderi și din institutele de cercetări, precum și din toate celelalte domenii de activitate, întîmpină Congresul partidului cu nenumărate realizări. Ritmul acesta de muncă pentru realizarea unui țel comun este minunat prin însăși măreția lui. Nimeni nu stă deoparte. Ai impresia unui uriaș stup de albine, în care se adună mierea zilelor noastre și, mai cu seamă, a celor de mîine.

La locul lor de muncă radioamatorii își aduc și ei aportul la realizarea măreţelor obiective ale construirii socialismului. Totodată numeroși radioamatori, în micile lor laboratoare personale sau în cadrul radiocluburilor, își pun în valoare cunoștințele de radiotehnică și electronică acumulate în decursul activității lor de radioamatori, realizînd o serie de inovații și raționalizări care sînt aplicate cu succes în diferite sectoare ale economiei naționale.

Dintre numeroasele realizări de acest gen cităm cîteva care ne-au fost aduse la cunoștință în ultima vreme.

Astfel, radioamatorul Teodor Ghicadia (YO3GM), din București, are mai multe realizări originale, printre care menționăm un sistem de manipulare simultană a modulatorului anodic și a generatorului de radiofrecvență, la emițătoare de mare putere (20... 30 kW) lucrînd în telegrafie modulată, precum și punerea la punct a tehnologiilor necesare sudărilor în hidrogen și atmosferă inertă, cu curenți de radiofrecvență, pentru construcții electronice sub vid.

Alexandru Vulpe (YO3SP), tot bucureștean, care este un pasionat al undelor metrice a realizat un dispozitiv automat pentru reglarea și realinierea receptoarelor profesionale de trafic, un sistem electronic de coincidență rapidă, în domeniul nanosecundelor, funcționind în gamele undelor metrice și decimetrice și un undametru dinamic portabil, cu diodă tunel, cu sursă autonomă de alimentare electrică, funcționind pînă la 1,2 GHz.

Radioamatorii Feith M (YO2FP), I. Iakus (YO2QE).B Porucic (YO2AAG), electricieni la I.R.E.B.-Timișoara, au [redacted]

Gerhard, tot din Brașov, a construit un aparat cu tranzistori pentru depistat deranjamente în liniile de radioficare; un receptor pe U.U.S. pe banda de 70 MHz cu detecție prin numărător de impulsuri; adaptor pentru canalul 11, la televizorul Record.

În regiunea Bacău, se găsesc mulți radioamatori autori ai unor lucrări originale dintre care pot fi citați: Petre Ionescu (YO8TJ) din orașul Gheorghe Gheorghiu-Dej, care a construit un amplificator microfonic, pentru mai multe nivele automatizat și care se aplică în cadrul Complexului Chimic din localitate. Tot el a mai realizat un montaj pentru reducerea automată a sarcinii la redresoarele cu comandă pe grilă, tip excitron. Honoriu Vărăreanu (YO8-7009) din același oraș a construit un comutator electronic pentru oscilografele cu un singur spot. Ing. Adrian Cristescu (YO8AHC), din Bacău, are următoarele inovații: amplificator și generator de semnal, de 60 W, pentru detectat defecte în cablurile electrice, cu sondă tranzistorizată; releu pentru detectarea zonelor defecte în linii de înaltă tensiune cu neutrul izolat (defecte prin punere la pămînt la liniile de 110 kV); comutator pentru măsurarea mai multor curenți, cu un singur aparat de măsurat, la posturile de transformare. George Mihalache (YO8GN) din Roman a realizat: un fotoreleu metalurgic, pentru automatizarea comenzilor la laminarea țevilor și un releu electronic temporizat, normal deschis, cu comandă simplă și dublă. Inovațiile acestea au fost aplicate în producție, la Uzina de țevi de la Roman. Ing. Carol Florea, radioamator constructor, tot din Roman, a înfăptuit următoarele inovații: instalație de semnalizare a avariilor la macarale, cu funcționare prin radio; dispozitiv tranzistorizat, pentru iluminatul public, care e aplicat de I.R.E. Bacău. Ioan Ionică (YO8AHC) din Piatra Neamț are la activul său șapte inovații dintre care menționăm: electrozi din stibiu pentru ionometre; reglarea automată a fazei de oxidare a amoniacului; automatizarea distilării și asigurarea extracției continue a amestecului azeotrop; stand pentru [redacted]

MĂRIREA SELECTIVITĂȚII RECEPTOARELOR

Dacă pentru recepționarea unui semnal modulat în amplitudine banda de trecere a receptorului trebuie să fie de circa 6 kHz, în cazul semnalelor SSB ea trebuie să fie de numai 3 kHz.

Unele tipuri de receptoare au filtre cu cristal în M.F. care reduc banda de trecere a receptorului pînă la 100 Hz. Aceste filtre prezintă însă dezavantajul că au o caracteristică asimetrică, panta acesteia fiind destul de plată în una din părți, ceea ce produce distorsiuni de frecvență.

În cazul unui filtru cu cristal cu mai multe cristale se pot executa filtre care să aibă o bandă de trecere de 3 kHz, caracteristica simetrică și pante suficient de abrupte, pentru a asigura o selectivitate satisfăcătoare.

Aceste filtre sînt însă foarte costisitoare. O soluție mai ieftină este adaptarea unei medii frecvențe în jur de 50 kHz. În cele mai multe cazuri spațiul necesar pentru adăugarea unui etaj de conversie și a unui etaj de amplificare pe 50 kHz lipsește și de aceea propunem mai jos un adaptor separat care poate fi anexat la orice tip de receptor a cărui medie frecvență este de 455 kHz.

În figura 1 dăm schema de principiu.

La grila tubului T1 se aplică semnalul de 455 kHz precum și semnalul de 505 kHz sau 395 kHz dat de oscilatorul stabilizat cu cristal care lucrează cu tubul T2. Prin mixaj la anoda tubului T1 se obține media frecvență de 50 kHz, care e amplificată în etajul de medie frecvență echipat cu tubul T3 (6K3). Tubul T4 (6A7) servește la reconvertirea mediei frecvențe de 50 kHz pe 455 kHz. În acest scop se injectează pe grila 1 a tubului 6A7 frecvența de 505 sau 395 kHz luată de la același oscilator. În circuitul anodic al tubului T4 (6A7) se montează un circuit oscilant pe 455 kHz. Adaptorul se conectează la receptor printr-un culot de tub care se introduce în locul ultimului tub de amplificare de M.F. din receptor. Bornele notate în schema de principiu (fig. 1) cu a, b, c, d, e, se vor lega la culotul de tub în felul următor: borna a la piciorușul corespunzînd grilei tubului, borna b la piciorul corespunzînd anodului tubului, borna c la plusul tensiunii anodice, borna d la masă, iar borna e la filament.

Legăturile de la bornele a și b ale adaptorului la culotul de tub se vor executa cu cablu coaxial, a cărui manta se va pune la masă atît la culot cît și la adaptor.

În locul oscilatorului cu cristal se poate folosi un autooscilator stabil cum ar fi Klapp-Franklin.

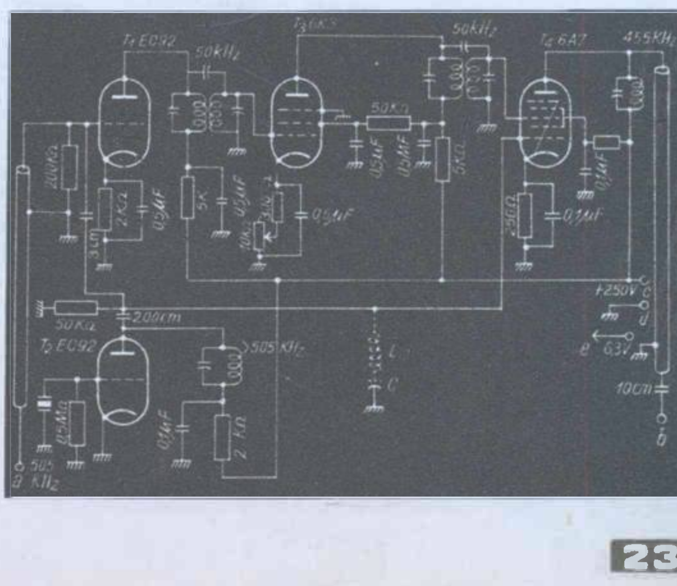
Punerea la punct a montajului se face în felul următor: se introduce culotul de tub în soclul tubului de M.F. din receptor, care se scoate. Se aplică la intrarea receptorului un semnal dat de o heterodină modulată. Se blochează tubul T2. În această situație la ieșirea receptorului nu trebuie să se audă nici un semnal. În caz că totuși se aude, înseamnă că există un cuplaj prin tubul 6A7. Pentru a elimina acest efect nedorit, se va monta un circuit de absorbție LC pe 455 kHz (figurat în schemă cu linii întrerupte), care se va regla pînă la atenuarea maximă a semnalului parazit. Este de dorit ca acest filtru să aibă un raport $\frac{L}{C}$ cît mai mare pentru ca să prezinte la rezonanță o impedanță cît mai mică. După aceasta se pune în funcțiune oscilatorul adaptorului cu generatorul de semnal pe 50 kHz și se acordează transformatorii de medie frecvență. Apoi acordînd generatorul de semnal pe 455 kHz se reglează circuitul din anodul tubului 6A7 și circuitele de medie frecvență ale tubului de M.F. care s-a scos din receptor.

Potențiometrul din catodul tubului 6K3 se reglează în așa fel încît amplificarea acestui etaj să nu treacă de 2 și în nici un caz suflul să nu devină supărător.

Adaptorul dă o atenuare de 30 dB la 4 kHz și de 10 dB la 3 kHz.

Prin reglarea la minimum a capacității de cuplaj a transformatorului de medie frecvență banda de trecere se poate micșora pînă la circa 2 kHz.

Ing. Mihai TĂRTĂCUȚĂ



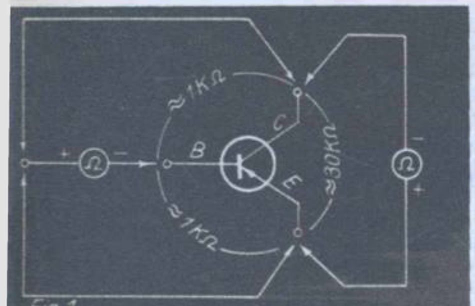


Fig. 1

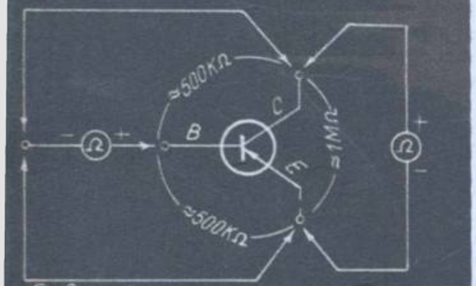


Fig. 2

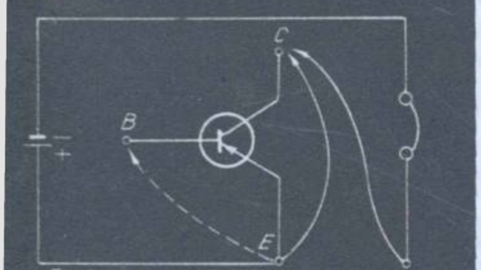


Fig. 3

Metode simple pentru verificarea tranzistorilor

Deoarece nu toţi radioamatorii care construiesc sau depanează montaje cu tranzistori au la îndemînă un aparat special (tranzistormetru, osciloscop sau voltmetru electronic) cu ajutorul căruia să verifice tranzistorii, prezentăm cîteva metode simple şi practice de verificarea lor.

IDENTIFICAREA TIPULUI ŞI CONEXIUNILOR unui tranzistor este prima operaţie ce trebuie efectuată, spre a nu-i inversa legăturile, fapt care ar duce la deteriorarea lui. Cînd nu dispunem de schema tranzistorului sau indicaţiile de pe corpul lui sînt neclare, este necesar să stabilim care este baza, emiterul, colectorul precum şi tipul: PNP sau NPN.

Folosind un ohmmetru a cărui tensiune de alimentare să nu depăşească 4—5 V, după ce i se stabileşte polaritatea, se conectează ca în schema din fig. 1: polul plus al ohmmetrului se conectează pe rînd, la ceilalţi doi electrozi ai tranzistorului. Valoarea rezistenţei indicată de ohmmetru şi trecută pe schemă este cuprinsă între cîteva sute pînă la cîteva mii de ohmi. Dacă se schimbă polaritatea instrumentului ca în fig. 2, rezistenţa măsurată va fi mai mare, pînă la cîteva sute de kiloohmi. În felul acesta se află «baza» tranzistorului. Pentru identificarea emiterului şi a colectorului se va branşa ohmmetrul între cei doi electrozi E şi C cu polaritatea specificată pe schemele din fig. 1 şi 2 şi se vor măsura valorile respective. Dacă instrumentul indică o rezistenţă de ordinul zecilor de kiloohmi înseamnă că polul minus este legat la colector, iar dacă rezistenţa are o valoare de sute de kiloohmi (fig. 2), atunci colectorul este indicat de polul plus al ohmmetrului.

Măsurătorile de mai sus sînt valabile în cazul tranzistorilor de tipul PNP. Pentru tranzistorii de tipul NPN se va inversa polaritatea ohmmetrului, putîndu-se deduce uşor electrodul respectiv, prin metoda de mai sus.

ÎNCERCAREA CEA MAI SIMPLĂ a validităţii unui tranzistor de tipul PNP se poate face cu o cască telefonică avînd o rezistenţă de 2 000 ohmi şi o pilă de 1,5 V. Cunoscînd cei trei electrozi ai tranzistorului după catalog sau aşa cum s-a arătat, realizăm un montaj simplu ca în fig. 3 cu ajutorul a trei cleme crocodil şi a două fire flexibile.

a. Se conectează firul liber al căştii la colector (C) iar cu firul legat la borna E se atinge borna C. Dacă se aude o pocnitură scurtă în cască, înseamnă că circuitul de verificare este bun.

b. Se conectează firul legat la borna E cu borna B şi se atinge borna C cu firul liber al căştii. Dacă dioda dintre bază şi colector este bună, se aude o pocnitură mai slabă ca la punctul *a*.

c. Se conectează firul liber al căştii la borna C şi cu firul legat la borna E se atinge borna B. Dacă tranzistorul amplifică pocnitura ce se va auzi în cască va fi mai puternică decît cea de la punctul *b*. În cazul că dioda dintre bază şi emiter este scurtcircuitată în cască nu se aude nimic. Dacă dioda respectivă este întreruptă, sunetul va fi mai slab ca în cazul *b*. Aceste verificări arată în mare dacă tranzistorul este utilizabil.

PARAMETRII CEI MAI UZUALI ai dispozitivelor semiconductoare se pot verifica, în mod practic, făcînd cele trei montaje *a,b,c*, din fig. 4.

a. Curentul invers al colectorului (I_{ci}) se măsoară lăsînd circuitul «emiter-bază» deschis.

b. Curentul invers al joncţiunii emiter (I_{ei}) se măsoară lăsînd circuitul de colector deschis.

c. Curentul iniţial al colectorului (I_{co}) se măsoară cu circuitul «bază-emiter» scurtcircuitat.

La o diodă în stare bună I_{ei} şi I_{ci} trebuie să fie de cîteva ori mai mic decît curentul direct. Pentru a verifica un tranzistor în condiţii cît mai apropiate de cele de lucru se intercalează o rezistenţă R_1 de 60...100 ohmi între emiter şi bază. Astfel se poate aprecia destul de precis proprietăţile şi calitatea tranzistorului măsurat. Microampermetrul poate avea sensibilitatea de ordinul a 200...300 μA. Schemele din fig. 4 sînt valabile pentru tranzistorii de tip PNP, iar pentru cele de tip NPN se va inversa polaritatea conectării bateriei şi a instrumentului.

TRANZISTORII MONTAŢI se pot verifica, fără a-i deconecta, prin modificarea datelor de funcţionare ale unuia din electrozi şi măsurînd căderea de tensiune cauzată de modificarea curenţilor în alte circuite. Astfel se pot constata scurtcircuitele între electrozi şi întreruperea în alimentare. De exemplu în etajul de frecvenţă intermediară din fig. 5 se separă mai întîi rezistenţa R_1 în punctul notat cu *x* şi se măsoară apoi curentul I. De remarcat că măsurătorile I şi III nu se fac ca de obicei între punctul respectiv şi şasiu, ci în paralel cu rezistenţele. Se va vedea dacă curentul I este cauzat de către tranzistor sau doar de divizorul R_1/R_2. Dacă ar fi întrerupt circuitul emiter, prin aparat nu va circula curent. Conectînd aparatul în paralel pe rezistenţele R_2, R_3, R_4 nu se va constata nici o tensiune. Dacă circuitul de colector este întrerupt, nu se va măsura nici o cădere de tensiune pe rezistenţa R_4, dar vom sesiza căderi de tensiune pe rezistenţele R_2 şi R_3. Cu circuitul colector deschis, tensiunea pe rezistenţa R_2 creşte, iar de pe R_3 scade. O atingere între emiter şi bază nu va da nici o tensiune pe R_4.

Verificarea tranzistorilor în montaj oferă multe avantaje, metodele indicate folosind la o rapidă depanare fără riscul de a produce alte deranjamente.

Ing. Dumitru CODĂUŞ

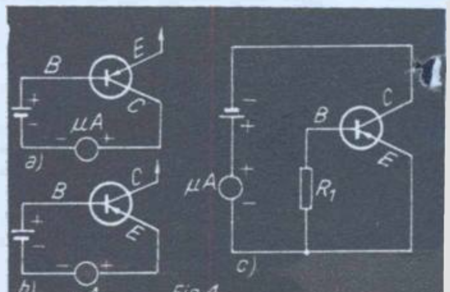


Fig. 4

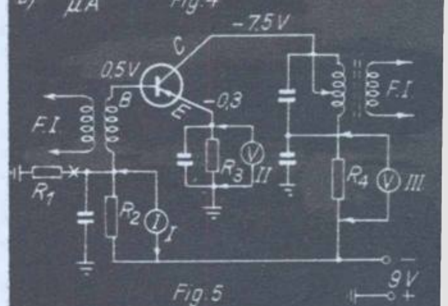
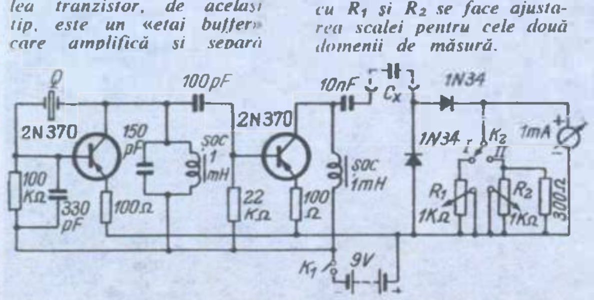


Fig. 5

Din revistele străine

PICOMETRU

Este un aparat simplu pentru măsurarea capacităţilor. După cum se vede în montaj primul tranzistor (2N370) împreună cu cristalul de cuarţ formează un oscilator după o schemă «Pierce» modificată. Al doilea tranzistor, de acelaşi tip, este un «etaj buffer» care amplifică şi separă totodată oscilatorul de circuitul de sarcină. Cristalul de cuarţ va fi cu frecvenţa cuprinsă în limitele 480—517 kHz. Semnalul de la tranzistorul al doilea trece prin capacitatea de valoare necunoscută şi este redresat de diodele 1N34A. Tensiunea de ieşire continuă dată de aceste diode este măsurată cu miliampermetrul M_1; cu R_1 şi R_2 se face ajustarea scalei pentru cele două domenii de măsură.



Etalonarea se face cu condensatoare cu toleranţă de 1 la sută după cum urmează: se trece K_2 în poziţia I şi la bornele de intrare se leagă un condensator de 10 nF 1 la sută; se ajustează R_1 pentru ca acul instrumentului să indice curentul maxim. În continuare se trece K_2 în poziţia II şi, legîndu-se la bornele de intrare condensatorul de 100 pF 1 la sută se reglează R_2 pentru a se obţine indicaţia maximă a instrumentului. Celelalte puncte ale celor două scări se vor etalona cu următoarele capacităţi (care pot avea o precizie chiar de 2 la sută): scala I 10, 20, 30, 40, 50, 60, 70, 80 pF; scala II 100, 200, 300, 400, 500, 600, 800, 1 000, 1 500, 2 000 pF.

(Din revista QST oct. 1964)

redresoare. În cazul folosirii bazei de timp cu «trei pentode» o înfășurare separată pentru T2. Grosimea conductorilor adecvată curentului pe care îl debitează.

Pentru tensiunea anodică mică, este necesară o înfășurare clasică de 2X250—300 V, folosind oricare redresoare biplacă, curentul anodic fiind mic. Se va asigura însă un filtraj foarte bun utilizînd capacități mari. Pentru înalta tensiune, în continuarea uneia din înfășurările precedente se mai bobinează un număr de spire pînă la tensiunea dorită, redresînd o singură alternanță printr-o redresoare specială de înaltă tensiune. Pentru tensiuni pînă la 600 V se poate folosi o redresoare obișnuită cu ambele plăci legate împreună. Cu cît tensiunea este mai ridicată cu atît avem posibilitatea unei focalizări mai fine și a unei luminozități mai puternice. Cu tensiuni de 5—600 V se obține totuși o focalizare foarte bună și o luminozitate mai mult decît suficientă. Am aplicat și tensiuni de ordinul a 1—1,5 kV, fără a găsi justificate aceste valori pentru uzul curent. Am și renunțat la ele, mai ales că o dată cu creșterea valorii înaltei tensiuni scade sensibilitatea plăcilor de deflecție datorită accelerării mai mari a electronilor care constituie fasciculul.

Problema redresorului mai poate fi rezolvată și altfel. De exemplu pentru tensiunea anodică mică se poate folosi un redresor cu seleniu de tip ABC. În acest caz sîntem scutiți de înfășurarea de filament respectivă, în schimb înfășurarea pentru înalta tensiune va fi complet separată. Și înalta tensiune poate fi redresată cu seleniu, folosind plăci oricît de mici (curent neînsemnat). Numărul plăcilor este determinat de tensiunea aleasă ținînd cont de faptul ca unei plăci să-i revină maximum 12 V.

În cursul experimentărilor am alimentat oscilograful de la diverși redresori existenți în stație, fără ca funcționarea să fi avut de suferit. Deci la nevoie problema alimentării se poate rezolva și în acest fel, exceptînd înalta tensiune. Plăcile de deflecție nemaifiind conectate la masă sînt mai susceptibile la perturbații. Imaginea se deformează, se rupe, pînă la dispariție, la apropierea mîinii de ecran. Chiar un corp izolator, oricît de puțin electrizat prin frecare, are același efect (un decimetru de plastic pentru măsurări pe ecran, de exemplu).

În ce privește transformatorul de rețea, o secțiune în jur de 7 cm pătrați este suficientă, cu condiția de a avea fereastra destul de mare pentru a cuprinde bobinajele. Alte observații referitoare la redresori vor fi arătate mai departe.

În numărul viitor vom da detaliile de construcție, precum și indicații pentru punerea în funcțiune și reglaje.

Dr. Bîrzu ȘTEFAN
YO2BA

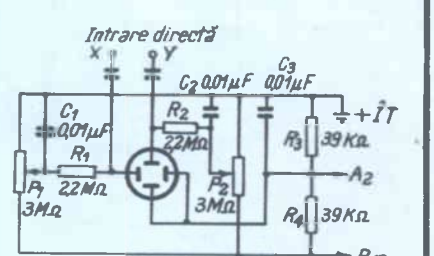


Fig.4 Reglajul spotului

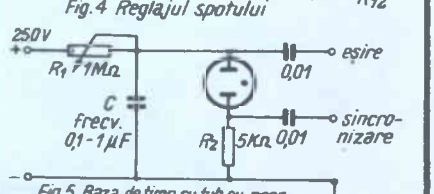


Fig.5 Baza de timp cu tub cu neon

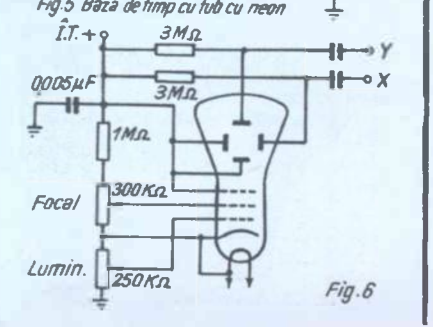


Fig.6

Diplome sosite pentru radioamatorii YO

Numeroase asociații de radioamatori din diverse țări au confirmat performanțele obținute de radioamatorii YO prin diverse diplome și certificate. Din U.R.S.S. au sosit mai multe diplome W100U (legături cu 100 stații sovietice), iar pentru YO3RX, YO4-2531 și YO5LC diploma R 100 O pentru legături efectuate cu stații din 100 regiuni diferite din U.R.S.S.

Pentru receptori au sosit cîteva diplome din S.U.A. dintre care menționam: LAC — recepționat toate continentele, LACA — recepționat toate districtele din America, precum și diplomele DX-er și WL (25 țări confirmate din toate continentele) pentru YO2-1517.

Din Argentina a sosit diploma CCC pentru YO4CT și YO4SA care au reușit să efectueze legături cu toate continentele (America de Nord și Sud se socotesc ca un singur continent pentru această diplomă) și diploma «101» pentru YO7DL. Pentru obținerea acestei diplome trebuie prezentate confirmări pentru legături efectuate cu 101 țări diferite de pe glob.

Din Australia a sosit pentru YO3RF diploma DUA căruia, fiind obținută pentru prima oară de un radioamator din țara noastră, îi prezentăm și condițiile de obținere. Trebuie efectuate legături cu 50 stațiuni VK (Australia) din cel puțin 5 districte (VK1-VKO) pe cel puțin trei benzi și legături cu 5 țări diferite din Oceania. Solicitantul trebuie să fie în posesia cărților de confirmare QSL.

Stația Radioclubului Central — YO3KAA — a obținut diplomele Budapesta I. WADM și WURKA (legături cu trei stații suedeze din orașul Uppsala).

Pentru legături efectuate cu toate țările din Europa stația YO3FF a primit diploma WAE, iar pentru legături cu 10 țări din 5 continente aparținînd Uniunii franceze — diploma DUF 3 (Franța). Stației YO8RL i-a sosit diploma japoneză WAIA (efectuat legături cu diferite insule), iar stației YO9CN diploma WBC (Anglia) și AC15Z (R.P. Polonă). Reușind să efectueze legături cu 5 stații japoneze aparținînd clubului DX, YO2BU a primit diploma WJDXRC iar YO8CF diploma WXBR (legături cu 5 stații din orașul german Bremen după 1 ianuarie 1956).

Au mai sosit diplome pentru stațiile: YO2BQ-HRD (R.P. Ungară), YO7-6514 — Olimpia (Austria), YO3QO — WAYUR (Iugoslavia), YO8CF-W20 (R.F.G.).

YO DX Club

Comisia Centrală a Sportului Radio a mai confirmat calitatea de membru YO DX CLUB următoarelor stații colective și individuale:

1. YO3KAA — stația Radioclubului Central.
2. YO3KSD — stația colectivă a asociației «Dinamo».
3. YO3JW — Fenyö Ștefan
4. YO3RO — Jula Gheorghe
5. YO3RX — Bolcsac Zoltan
6. YO4WU — Diaconu Sever

DE LA BIROUL Q.S.L.

Redăm o mică parte din numeroasele DX-uri primite în ultima lună, pentru radioamatorii noștri.

Un adevărat eveniment în materie a fost sosirea pentru prima dată a QSL-urilor cunoscutei stațiuni a expediției belgiene din Antarctica OR4VN. Au primit asemenea QSL-uri: YO2BB, 2BU, 2BV, 2CD, 3CR, 3LM, 3RF, 3RO, 3RT, 3RX, 3RZ, 3SC/MM, 3ZR, 4SA, 4ZG, 6AW, 6KBM, 6SD, 7DL, 7DZ, 7EL, 7NA, 8AEZ, 8AP, 8FR, 8FZ, 8GZ, 8KAF, 8KGA, 8KGC, 8MH, 8OK, 8OP, 8OU, 9CN, 9EM, 9HE, 9HP, 9HV, 9IA, 9IG, 9IH, 9KAG, precum și numeroși receptori.

Au mai sosit QSL-uri și de la următoarele stațiuni DX: KG4AM (Guantanamo, Cuba) pentru 4-3207, 5-4013, 5-4045 8-541, KX6BU (Ins. Marshall) pentru 3-2005, 8-7555, de la KH6DSW (Ins. Hawai) pentru 7DL, 8CF, KH6TD, 7DL. De la CE3AG (Chili), CO8RA (Cuba), CP5EZ (Bolivia), CX2AAV și CX2CN (Uruguay), FK8AB (Noua Caledonie), FL8RA (Somalia franceză), HP1IE (Panama), OY2J (Ins. Faroe), PJ2CZ (Curacao), VP8HJ (Ins. Falkland), VQ8BL (Ins. Mauritius), VS9SJF (Ins. Socotra), 5T5AD (Mauritania), precum și de la VS1LP (Singapore) lucrat de YO9CN în banda de 80 m!

Numeroase QSL-uri «DX» au mai sosit din Brazilia, Japonia, S.U.A. (districtele 6 și 7), Australia, Yemen, Ins. Virgine, Nigeria, Porto Rico etc.

Mihail I. POPESCU
YO3UZ

Informații DX

Pentru a veni în sprijinul amatorilor de DX-uri, publicăm cîteva informații privind activitatea în bandă a unor stații DX.

Din Europa. UA1KED — Arhipelagul Franz Iosef (prefix separat pentru DXCC lucrează pe frecvențele de 14 010 kHz în telegrafie (ora 08 GMT) și pe 14 206 kHz în telefonie în jurul orei 09 GMT. Stația 3A2CP op. Les din Monaco pe 14 320 kHz SSB 18 GMT. Stația IP1ZGY op. Peter din ins. Pantelleria (Mediterană) pe 14 410 kHz SSB în jurul orei 09—14 GMT și 19—20 GMT. Din ins. Jan Mayen sînt active stațiile: LA4EJ/P op. Jan 14 006 kHz și LA8FI/P 14 070 kHz în telegrafie 09—14 GMT.

Dintre stațiile africane enumerăm: ET3DR — Etiopia pe 14 105 kHz SSB 17 GMT; FH8CD ins. Comore 21 420 kHz SSB 09 GMT; ZD9BB ins Gough 14 056 kHz 18 GMT; ZS2MI op. Charlie ins. Marion 21 410 kHz SSB 09 GMT; ZD7IP op. George din ins. St. Elena lucrează pe cristal în telegrafie pe frecvența de 14 008 kHz — 21 012 kHz 18 GMT; ZD8PI op. Tex și ZD8TV op. Tom din ins. Înălțării lucrează pe 21 398 și 21 410 kHz în SSB 14—17 GMT; TJ1AC op. Fred din Camerun activ în SSB pe 14 240 kHz 19—21 GMT; 6O6BW din Somalia lucrează pe 21 410 kHz în SSB ora 18 GMT; 7X7AH op. Harry din Algeria activ pe 14 008 kHz 07 GMT în telegrafie și pe 14 110 kHz în SSB ora 18 GMT; QU5BB op. Andre din Burundi lucrează cu un emițător de 50 wați și antenă «quad» pe 14 101 kHz în telefonie.

Semnalăm și cîteva stațiuni mai interesante din Asia: VS9PCZ din ins. Periam lucrează pe 21 380 kHz în SSB 18 GMT și 7 MHz 20—21 GMT; YR1AA op. Raskeed din Siria 14 232—14 282 kHz SSB 07—11 GMT; KR8CA din Okinawa lucrează pentru Europa în zilele de vineri și duminică pe 14 110—14 130 kHz 15—16 GMT; VS9MB ins. Maldive în SSB pe 14 102 kHz și 14 285 kHz ora 17—18 GMT; VS9OC ins. Masirak în 28 MHz în telegrafie în jurul orei 11 GMT.

Iată și cîteva stații DX din America: PJ2AA din Arulea pe 14 125—14 145 kHz în SSB la 20—22 GMT; PJ2ME din Sînt Maarten și PJ2MI 14 105 kHz SSB în fiecare duminică la 11 și 20—22 GMT; VP2KL din ins. Anguilla pe 14 109 și 14 124 kHz în SSB la 20 GMT; VP3AA op. Dave din Guiana britanică pe 14 275 și 14 342 kHz în SSB 10 și 22 GMT; desigur cele mai dificile dx-uri le oferă îndepărtata Oceanie: FO8AG op. Emil din Polinezia 14 124 kHz SSB 07 GMT; KB6EPN op. Clyde și KB6CB XYL Phil din Ins. Baker lucrează pe 14 280 kHz în SSB ora 07—09 GMT; KC6AA din Carolinele de vest pe 14 243 kHz și KC6FM din Carolinele de est pe 14 041 kHz 12—14 GMT; KS6BK op. Al din ins. Samoa 14 258 kHz SSB 07 GMT din Pago Pago; VK9TG din Papua în jurul orei 14 GMT pe 14 110 kHz; VR4ED din ins. Solomon lucrează în telegrafie pe 14 015 kHz între 09—11 GMT, iar VR4CR pe 14 090 kHz ora 07 GMT. Stația KW6CV din ins. Wake lucrează numai pentru Europa pe 14 300 kHz în SSB la orele 05—06 GMT; VR2ET din ins. Fiji 14 120 kHz 08 GMT — DU1AA op. Tony din Filipine lucrează între orele 12—15 GMT pe frecvențele de 14 100—14 120—14 275 kHz în SSB; VR6TC op. Tom din ins. Pitcairn lucrează în telegrafie pe 21 060 kHz la ora 21 GMT.

Nicu NEACȘU
YO3YZ

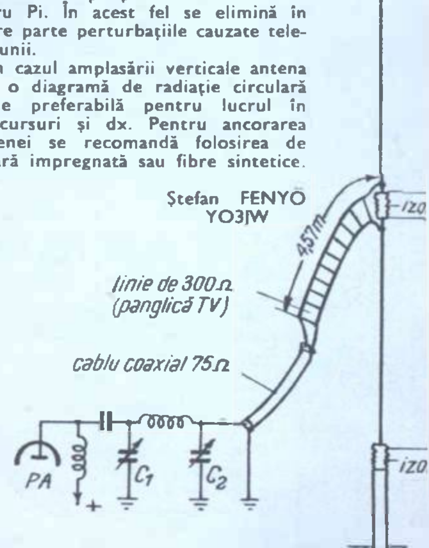
ANTENA multiband

Aducîndu-se unele modificări clasicei antene G5RV și reducîndu-i-se dimensiunile s-a ajuns la antena prezentată mai jos, a cărei descriere am primit-o de la I1BFE.

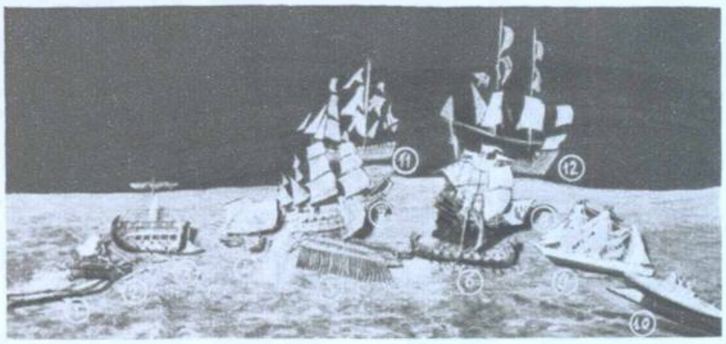
Montată fie orizontal fie vertical, această antenă nu necesită comutarea de la o bandă la alta, iar cuplajul se realizează simplu prin intermediul unui filtru Pi. În acest fel se elimină în mare parte perturbațiile cauzate televiziunii.

În cazul amplasării verticale antena are o diagramă de radiație circulară și e preferabilă pentru lucrul în concursuri și dx. Pentru ancorarea antenei se recomandă folosirea de sfoară impregnată sau fibre sintetice.

Ștefan FENYO
YO3JW



Sport și Magazin TEHNICĂ



SCURTA ISTORIE A NAVELOR

În cadrul unei expoziții, membrii cercului de navomodele de la Casa de cultură a raionului N. Bălcescu din Capitală au expus zeci și zeci de modele deosebit de atrăgătoare.

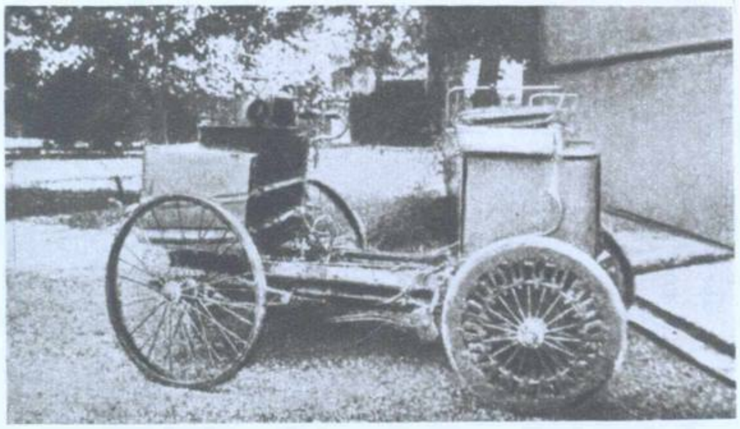
Printre exponatele cunoscutului navomodelist A. Jelenici, de mult interes s-a bucurat și «scurta istorie» în miniatură a navelor. Cîteva din exemplarele expuse sînt cuprinse și în fotografia de mai sus. Modelele sînt rezultatul unei munci îndelungate, unele lucrate la începuturile activității sale de navomodelist, altele în cursul anului acesta. De la stînga la dreapta: 1. Pirogă paleolitică. 2. Plută asiriană pe burdufe (sec. VIII î.e.n.). 3. Navă de război asiriană (sec. VII î.e.n.). 4. Navă egipteană de război cu care se spune că faraoana Hapstupat a făcut o expediție în țara Puntului (Somalia sau Adenul de azi). 5. Triremă ateniană (sec. V î.e.n.). 6. Navă wikingă, la bordurile căreia vîslașii aveau în dreptul lor scuturi. 7. Galion — realizat după o pictură a timpului. 8. Navă cu punți suprapuse (sec. XV). 9. Velier (sec. XIX). 10. Crucișător de luptă. 11. Slupul — navă de legătură folosită în sec. XVII. 12. Navă amiral suedeză.

O contribuție românească la construirea primelor automobile

În deceniul al optulea al secolului trecut, în cataloagele Școlii Centrale din Paris, figura și un nume românesc: Văsescu. Devenit inginer, Văsescu va fi preocupat aproape toată viața de ideea realizării unei mașini care să se poată deplasa pe orice drum și nu numai pe calea ferată. În acea perioadă, în afara locomotivelor, alte mijloace auto de transport nu erau cunoscute.

În anul 1880, mai mulți specialiști printre care și inginerul Văsescu, fac încercări febrile pentru construirea unor astfel de vehicule. Bineînțeles că motorul care punea în funcțiune mașina urma să fie cu aburi, deoarece motoarele cu ardere internă nu erau încă puse la punct. Astfel el construiește un automobil cu aburi (vezi fotografia), care după cum afirma o publicație de specialitate, a reprezentat atunci «cea mai perfectă mașină în acest gen». Ea a circulat pe străzile Parisului, urmată de o mulțime entuziastă. În afară de noutatea construcției, Văsescu aplică o serie de soluții tehnice originale, care au fost utilizate și în construcția automobilelor de mai tîrziu. Activitatea sa modestă, necunoscută aproape, merită omagiul nostru de azi. Din păcate despre această mașină cu aburi, care în 1911 se afla expusă la muzeul Școlii de Poduri și Șosele din București, nu se mai știe azi nimic.

Ioan TODAN



SECURITATE AUTO

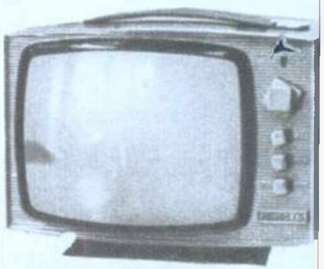
Firma «General Motor» a brevetat un ingenios sistem de închidere automată a ușilor de automobil, care se declanșează în momentul unui accident, prevenind astfel una din principalele cauze de mortalitate, și anume azvîrlirea afară din vehicul a pasagerilor. O picătură de mercur înregistrează accelerările și decelerările iar cînd acestea depășesc un anumit nivel, mercurul acționează un comutator electric care blochează broaștele. Cînd mașina revine în poziția normală ușile se deschid automat permițînd pasagerilor să părăsească vehiculul accidentat. În afară de aceasta sistemul frînează motorul și reduce pericolul incendiilor.

HIDROAVIOANELE COMBAT INCENDIILE

In Canada, hidroavioanele sînt tot mai mult folosite în acțiunile de stingere a marilor incendii din păduri. În acest scop, ele sînt echipate cu recipiente a căror capacitate este de aproximativ cinci tone de apă. Pentru vidarea unui recipient cinci secunde (!) sînt suficiente. Rezervoarele sînt umplute în timp ce hidroavionul zboară pe «pista de apă» a celui mai apropiat lac sau rîu, după care decolează din nou. Într-o zonă incendiată, șapte hidroavioane pot realiza o adevărată ploaie artificială la fiecare cinci minute.

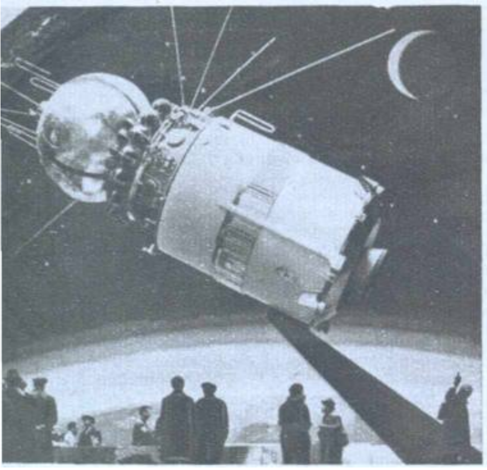
Televizor portabil

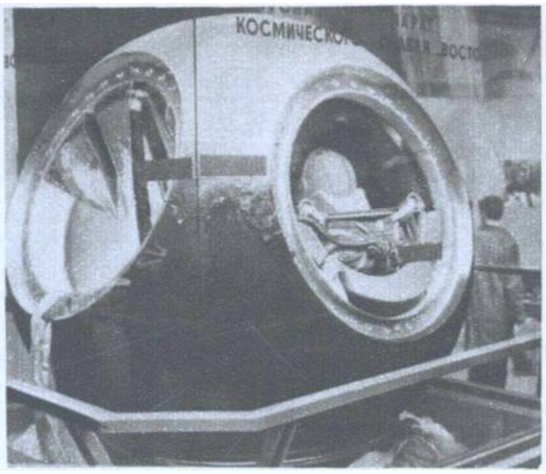
In Uniunea Sovietică a fost pus de curînd în vînzare un nou televizor. Aparatul, denumit «Iunosti» este ușor transportabil în orice loc, putînd să ne însoțească chiar și în excursie. El este construit pe bază de tranzistori, are ecranul 140X183 mm și o antenă telescopică. Alimentarea lui cu curent poate fi realizată de la o sursă electrică de 127—220 volți sau de la o baterie de acumulatori. Greutatea televizorului «Iunosti» cu acumulatori este de 7,5 kg.



Știați că...

- *Primele emisiuni ale stației experimentale de televiziune din București au început la 21 august 1955. În afara iconoscopului care a fost fabricat în Uniunea Sovietică, celelalte piese, inclusiv emițătorul de 1 Kw, au fost proiectate și construite în țară de un colectiv de tehnicieni și ingineri din Ministerul Poștelor și Telecomunicațiilor.*
- *În septembrie 1783 frații Montgolfièr au făcut o experiență la Versailles, în prezența regelui Franței. Balonul umplut cu aer cald s-a ridicat în aer, avînd în nacelă un miel, o rață și un cocoș. Călătoria a durat vreo zece minute după care «primii aeronauți» s-au înapoiat pe pămînt, la o distanță de 4 km de locul ascensiunii.*
- *În ajunul anului 1900 renumitul savant iugoslav Nikola Tesla a construit o ambarcațiune submersibilă de mari dimensiuni dirijată cu ajutorul unei antene-cadru cu mai multe spire, instalată în corpul perfect etanș al vasului.*
- *O societate de turism nord-americană a început să folosească pe autocarele sale un magnetofon-ghid, cu ajutorul căruia explicațiile sînt transmise, simultan, în 4 limbi. În acest scop, lîngă fiecare pasager se află patru prize. Turistului nu-i rămîne altceva de făcut decît să cupleze căștile cu una din prize și să asculte explicațiile în limba pe care o înțelege.*
- *Începuturile transporturilor aeriene internaționale au fost marcate de inaugurarea primei linii aeriene Paris—Londra. Evenimentul s-a petrecut în 1919.*
- *În urcare la 4 200 m, frecvența respirației este de 18—30 pe minut. Pe la 8 000 m, pentru fiecare pas se respiră de 3 ori. Mai sus, pentru fiecare pas sînt necesare 7—10 respirații, precum și popasuri de cîte 1—2 minute la 20—30 metri. De aceea trecerea de la o înălțime mai mică la alta mai mare trebuie să se facă în mod treptat, pentru ca organismul să aibă timpul necesar de adaptare la condiții din ce în ce mai grele.*









Nava cosmică — „VOSTOK"

Printre noile exponate cu care a fost completat pavilionul «Cosmos» al Expoziției realizărilor economiei naționale a URSS se numără și copia fidelă a navei-satelit «Vostok», cu ajutorul căreia au zburat în Cosmos I. Gagarin, G. Titov, A. Nikolaev, P. Popovici, V. Nikolaeva-Tereșkova și V. Bikovski. Nava este prezentată vizitatorilor împreună cu ultima treaptă a rachetei purtătoare (foto 1). Separat, nava cosmică (foto 2), în interiorul căreia se află un manechin, satisface curiozitatea acelora care vor să afle cum este «amenajat» interiorul ei. Celelalte două fotografii prezintă scaunul (3) în care au luat loc cosmonauții în timpul evoluției navei-satelit și costumul de protecție (4) cu care aceștia au fost îmbrăcați.

PUTEREA MOTORULUI ȘI GAZELE DE EȘAPAMENT

Puterea motorului auto crește prin folosirea... gazelor de eșapament. Aceste gaze pun în funcțiune paletele turbinei unui turbocompresor mic, care aspiră aerul și-l injectează sub presiune în carburatorul motorului. Combustibilul îmbogățit cu oxigen arde complet în cilindrii motorului.

Un asemenea turbocompresor s-a realizat la Institutul de proiectări de mașini din R.S.S.Gruzină. În funcție de condițiile de lucru ale automobilului, dispozitive speciale reglează în mod automat alimentarea carburatorului cu aer comprimat.

Turbocompresorul își va găsi după părerea specialiștilor, o largă aplicare în economia națională. Se știe că în regiuni muntoase, puterea motorului de automobil scade de obicei din lipsă de oxigen la 30%, iar consumul de combustibil crește. Folosirea turbocompresorului va permite înlăturarea acestor neajunsuri.

PRIMUL LASER BULGAR

De curînd, la Institutul de Electrotehnică al Academiei de Științe din R.P. Bulgaria, a fost construit primul laser bulgar. În acest laser radiația este generată de cristalul cilindric al unui rubin. Lungimea sa este de 60 mm iar diametrul de 6 mm. Instalația lucrează cu lampă de xenon cu arc și este răcită cu azot lichid.

AMBARCAȚIUNE NESCUFUNDABILĂ

În cadrul Salonului nautic organizat la Paris în primăvara aceasta vizitatorilor le-a fost oferită o demonstrație uimitoare. O barcă echipată cu un motor «Airess 420», care cu cîteva minute înainte era încă întreagă, a fost despărțită în două de către unul din membrii echipajului. În timp ce Patrick Deletrez a atins malul Senei în jumătatea sa de barcă folosindu-se de rame, tatăl său (cel de-al doilea component al echipajului) și-a încheiat călătoria pe valurile fluviului în partea din spate a ambarcațiunii, propulsată de motor.

Demonstrația a urmărit să arate că o barcă cu pereții dubli, între care s-a introdus spumă de poliesteri, nu se poate scufunda. În fotografie instantaneu din timpul demonstrației.

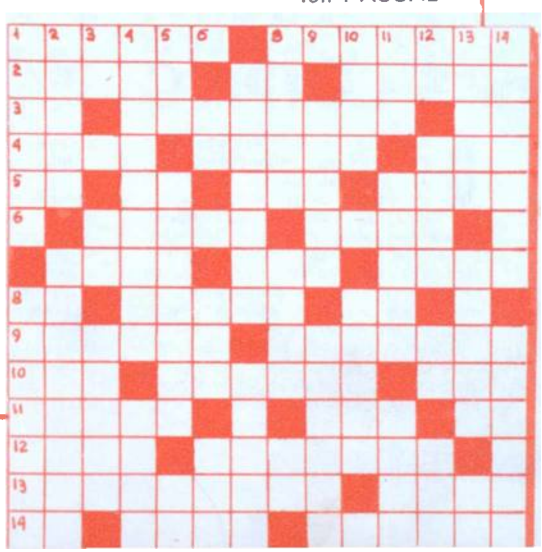


DE PE ÎNTINSUL Patriei

ORIZONTAL: 1) Centru industrial cu întreprinderi specializate și moderne care dau patriei tractoare, autocamioane, rulmenți ș.a. — Oraș din Moldova în care s-a construit în anii puterii populare un mare combinat de celuloză și hîrtie. 2) Fibre fabricate la Săvinești — Scandiu — Regiunea care cuprinde Hidrocentrala «Gheorghe Gheorghiu-Dej», uzina de aluminiu de la Slatina, combinatele de industrializare a lemnului de la Pitești și Rm. Vîlcea. 3) Posed — Important centru al industriei chimice în regiunea Brașov — Scut! 4) Orașul cu fabrica de antibiotice, fabrica de ulei «Unirea», o fabrică de mase plastice, filatură de bumbac etc. — Stațiune experimentală zootehnică în Dobrogea — A cunoaște. 5) La Malnaș! — În Vrancea! — Stăvilește furia apelor — Țesătură fină. 6) Spații... în jurul blocurilor — Oraș pe Mureș. 7) Locuințe — Cereală — Hidrocentrală situată lîngă Sibiu. 8) Notă muzicală — Secret — De la (ad.). 9) În atenția apicultorilor — A divide. 10) Intră în garaj... — Ireptat (fig.) — Cîmp semănat. 11) Baia de... la est de Herculane — Muntele... de interes turistic din regiunea Banat — Posesiv. 12) În cerc — Plin de energie. 13) Cadre cu pregătire superioară în facultăți — Martie. 14) Conjuncție — Piatra des vizitată în Bucegi — Zonă... situată la înălțime.

VERTICAL: 1) Orașul cu o fabrică de plăci aglomerate din așchii de lemn (PAL), construită în anii puterii populare — Centru al industriei chimice în apropiere de Poiana Narciselor. 2) Aici a intrat în funcțiune, în anul 1957, un laminor de țevi — În acest oraș dunărean se construiește un modern combinat de celuloză din paie. 3) Aluminiu — La început de vară — Combinat petrochimic în regiunea Ploiești. 4) Modernă uzină de fibre și fire sintetice — ...plastică. 5) Lac în Suedia — Cooperativă agricolă de producție din Humulești și teatru în Capitală — Perete! 6) Cai-putere — Tip de avion construit la Brașov — Compact. 7) «23 August», «Dinamo» etc. (sing.) — Alimentează cu cărbuni superiori cocseria de la Reșița. 8) Instituții de cultură, larg răspîndite pe tot cuprinsul țării — Zbor aviatic — La munte! 9) Repaus — Minunată stațiune pe litoral. 10) Pom fructifer — Foarte bun. 11) Epocă — De mare întindere — Șes. 12) Argint — Produsă la Combinatul chimic Borzești, Uzinele «Govora», Ocna Mureșului, Turda, Tîrnăveni — Curele! — Cele de comunicație sînt trasate pe hartă. 13) Sub haină — Înzestrat — În Cerna! 14) Hidrocentrală din regiunea Crișana — Ridică.

Ion PASCAL





CERCUL NOSTRU DE NAVOMODELISM

De curînd am terminat Şcoala profesională metalurgică «23 August» din Bucureşti şi am devenit matriţer. Îmi place mult meseria pe care mi-am ales-o. Alături de ea, mă pasionează însă şi altceva: navomodelismul, pe care îl



practic în timpul liber în cadrul cercului de la clubul Metalul.

Înainte de a deveni navomodelist, îmi închipuiam că această activitate este rezervată mai ales copiilor, pentru a-şi forma anumite deprinderi. Dar cînd am pătruns «tainele» ei, mi-am dat seama că a construi nave de mici dimensiuni este plăcut şi util nu numai pentru cei mici, ci chiar şi pentru oamenii în vîrstă. Iată, spre exemplu, în cercul nostru activează tineri ca Florin Niculescu, rabotor la Uzina «23 August», Mircea Stănescu, student, Sorin Radacovici, elev; alături de ei, lucrează însă şi tîmplarul Petre Haralambie sau strungarul (fost marinar în tinereţe) Anton Vocilca, care are acum 54 de ani.

Vîrstele şi profesiunile diferite pe care le avem nu ne împiedică de a lucra împreună, de a ne ajuta reciproc. Datorită acestui fapt, precum şi pasiunii pe care o depunem în muncă, o bună parte dintre noi am dobîndit diferite categorii de clasificare sportivă, iar cercul a cucerit în 1963 «Cupa de toamnă» şi, în 1964, în cadrul campionatelor republicane, locul III la categoria autopropulsate.

Anul acesta, o dată cu prima zi de primăvară, ne-am reluat activitatea cu şi mai mult entuziasm, sub îndemnarea instructorului Virgil Milescu, fost şi el marinar. Am trecut mai întîi examenul de sală, iar apoi şi cel practic: lansările la apă. Exigenţele noastre au crescut acum şi avem convingerea că navomodelele pe care le realizăm vor atinge performanţe tot mai înalte, ne vor ajuta să cîştigăm în întrecerile cu tinerii din alte cercuri.

Pentru a completa aceste cîteva rînduri despre activitatea noastră, vă trimit o fotografie în care se pot vedea cîţiva dintre cei mai tineri membri ai cercului. În mijloc: «decanul de vîrstă» Anton Vocilca.

D. STĂNCULESCU
matriţer

O NOUĂ PROMOŢIE DE RADIOAMATORI

Comisia orăşenească a sportului radio, de pe lîngă Consiliul U.C.F.S. al oraşului Gheorghe Gheorghiu-Dej, a organizat în urmă cu cîteva luni un curs de radioamatori. La acest curs au participat cu regularitate peste 50 de muncitori, tehnicieni, elevi şi funcţionari din întreprinderile şi instituţiile oraşului.

Ca urmare a interesului manifestat de majoritatea cursanţilor şi a muncii depuse de colectivul de lectori (din rîndul cărora trebuie menţionaţi tovarăşii P. Ionescu, D. Raiciu, M. Afrim, M. Ignat, D. Muscă, E. Rădulescu şi St. Drăgulescu), lecţiile predate au fost însuşite în bune condiţii. Acest fapt a reieşit la examenul susţinut acum cîtva timp, cu care prilej s-au acordat 37 certificate de radioamatori receptori şi 21 de emiţători (dintre care 19 de categoria a V-a şi 2 de categoria a III-a).

Printre cei care au obţinut cele mai bune rezultate la examen se numără tovarăşii Gh. Niţu, D. Misăilă, Valeria Stoian, C. Andronache, P. Grigore, I. Mocanu, Iulian Gabor şi alţii.

Gh. GRUNZU



Locuri pentru CAMPING

Cititorul Petru Navrady din Vulcan (reg. Hunedoara) este un pasionat turist, dornic să colinde şi să cunoască întreaga ţară. Ca un drumeţ grijuliu, căruia nu-i place să meargă la întîmplare, ne întreabă, printre altele, care sînt locurile amenajate pentru camping, precum şi echipamentul şi materialele necesare efectuării unei excursii mai îndelungate?

Oficiul Naţional de Turism «Carpaţi» ne-a comunicat că, în prezent, la Mamaia, Sibiu şi Băile «1 Mai» Victoria de lîngă Oradea terenurile special amenajate pentru camping au şi început să-şi primească vizitatorii. De asemenea, în cursul trimestrului trei urmează a fi puse la dispoziţia amatorilor şi alte terenuri de camping în următoarele localităţi: Timişoara (Ştrandul nou), Cluj (Făget), Snagov (Pădurea Snagov), Bicaz (Poteci) şi Vatra Dornei.

Referitor la echipamentul necesar unei excursii cu corturi (camping) menţionăm că din rucsacul sau portbagajul maşinii nu trebuie să lipsească, de exemplu, un cort de preferat «izoterm» (dublu), un sac de dormit, saltea pneumatică ca şi unele accesorii de bucătărie: spirtieră sau primus, veselă, scăunele pliante şi chiar o măsuţă. Ca îmbrăcăminte universală: treningul. Este de dorit ca în «bagajul» cu care se porneşte la drum să existe şi o lanternă, un aparat de radio portabil ca şi mingiile de volei sau fotbal.

TITLUL DE MAESTRU AL SPORTULUI

În scrisoarea sa tovarăşul Traian Vlase din Arad ne spune că ar dori să ştie cînd a fost acordat primul titlu de maestru al sportului unui aviator sportiv şi cîţi aviatori sportivi poartă, în prezent, acest titlu.

Ca şi în celelalte ramuri sportive, titlul de maestru al sportului în aviaţie este acordat pentru performanţe deosebite în ramura practicată: zbor cu motor, zbor fără motor, paraşutism, aeromodelism. Primele titluri de maestru al sportului în aviaţie au fost acordate în anul 1957, unui număr de 9 aviatori sportivi, printre care se numără: pilotul Octavian Băcanu, pilotul Traian Rotaru, planoristul Mircea Finescu, paraşutistul Gh. Iancu şi aeromodelistul Ştefan Purice.

Din 1957, aviatorii noştri sportivi au făcut progrese rapide pe drumul desăvîrşirii măiestriei, stabilind numeroase recorduri şi performanţe de valoare mondială.

Consiliul General al U.C.F.S., la propunerea Federaţiei Române de Aviaţie, a acordat pînă acum unui număr de 67 aviatori titluri de maeştri ai sportului şi un titlu de maestru emerit al sportului, paraşutistului Gh. Iancu, care a stabilit la 31 mai 1961 un record mondial absolut de salt de la 1 000 m cu aterizare la punct fix (0,00 m). Dintre aceştia, 11 sînt piloţi de zbor cu motor, 20 sînt piloţi de zbor fără motor, 18 sînt paraşutişti şi 18 aeromodelişti. Este interesant de subliniat că, printre sportivii aviatori distinşi cu titlul de maestru al sportului sînt şi 8 femei.

CONSFĂTUIREA AUTOMOBILIŞTILOR

Cooperativa «Metalo-Casnica» din Capitală a organizat o consfătuire cu automobiliştii amatori bucureşteni, aflaţi în perioada de garanţie, în scopul de a primi sugestii de îmbunătăţire a muncii. După referatul prezentat de ing. G. Palaghiţă, şeful serviciului producţie, s-au înscris la discuţii peste 50 de participanţi la consfătuire, care au ridicat o serie de probleme importante. Astfel, vorbitorii au arătat că, în general, deservirea automobiliştilor în cadrul atelierelor cooperativei este corespunzătoare şi că se remarcă o continuă îmbunătăţire a ei. De asemenea, este lăudabilă iniţiativa unor specialişti ai unităţilor de deservire de a ajuta cu sfaturi tehnice pe automobiliştii amatori. S-a subliniat în acest sens mai ales acţiunea de a se publica unele materiale în revista «Sport şi Tehnică», la rubrica «Sfatul specialistului».

Avînd însă în vedere numărul din ce în ce mai mare de posesori de autoturisme, unii vorbitori şi-au exprimat părerea că ar fi necesară o lărgire a acestor «sfaturi» în coloanele revistei. Ar fi foarte bine dacă pe viitor s-ar publica cu regularitate articole de îndrumare care să trateze teme ca: folosirea corectă a carburanţilor şi lubrifianţilor; cum trebuie făcută spălarea automobilului; despre gresaj; rodajul diferitelor tipuri de maşini; cînd şi în ce fel trebuie înlocuite bujiile etc.

Unii vorbitori au arătat că ar fi necesară o mărire a numărului de centre de spălare a maşinilor, iar alţii au sugerat ideea înfiinţării unui serviciu de depanare bine organizat, atît în Capitală, cît şi pe unele artere centrale de circulaţie (Bucureşti-Constanţa, Bucureşti-Braşov).

În încheierea consfătuirii a luat cuvîntul tovarăşul Ioan Răchită, preşedintele cooperativei «Metalo-Casnica», care a mulţumit participanţilor pentru propunerile făcute şi i-a asigurat că sugestiile lor vor fi studiate cu atenţie pentru a fi puse în practică, în limita posibilităţilor existente acum.

Mircea MUŞATESCU

DOUĂ SAU PATRU UŞI

Cititorul Constantin Todiraşcu din Craiova ne întreabă care este de preferat, o caroserie cu două sau cu patru uşi, şi ce considerente au în vedere constructorii cînd adoptă una sau alta din soluţii?

Fiecare din soluţii are avantajele şi dezavantajele sale şi ea se adoptă în funcţie de clasa maşinii, destinaţia ei, linia generală, gustul publicului la un moment dat etc. O caroserie cu două uşi este mai rezistentă, ea contribuind la o mai mare rigidizare a ansamblului. În mod obişnuit, procedeul se aplică în special la automobilele mici. Din punct de vedere al utilităţii, se apreciază că o caroserie cu două uşi este convenabilă în primul rînd familiilor care transportă copii pe locurile din spate. Ea este dezavantajoasă însă pentru încărcarea şi descărcarea bagajelor, precum şi pentru urcarea persoanelor în vîrstă. Soluţia caroseriei cu două uşi se adoptă frecvent şi în construcţia maşinilor de sport. Cea cu patru uşi se utilizează îndeosebi la automobilele mari, la care se urmăreşte un mai mare grad de confort.



Scurt dialog

Dr. D. Rotta, comuna M-rea Humorului (Suceava). «Ce automobile se găsesc acum de vînzare în magazinele noastre?».

I.DM.S. ne comunică: Wartburg, Trabant 600 şi 601, Fiat 600, 850, 1 100 şi 1 300, iar în curînd Moskvici 408.

Dorin Antonescu, Craiova. «De unde îmi pot procura o instalaţie de scafandru autonom?»

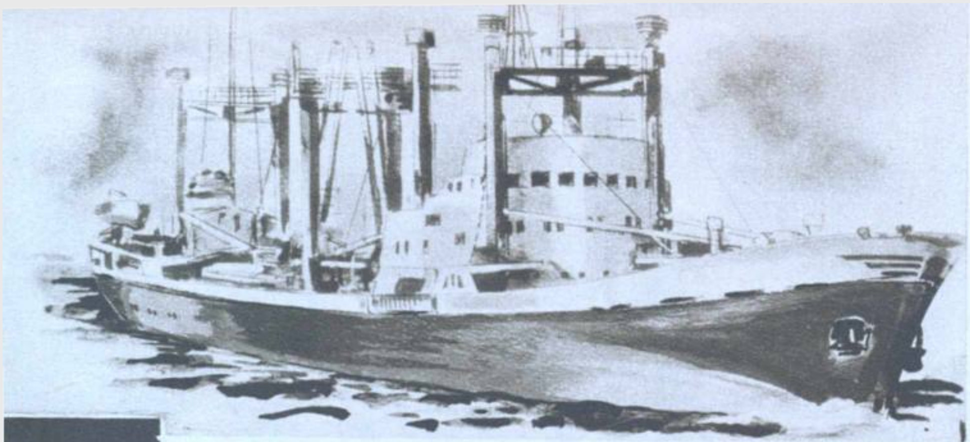
Deocamdată nu găsiţi în comerţ aşa ceva. Vă puteţi procura însă o instalaţie simplă, recomandabilă începătorilor, formată din mască, tub şi labe.

Hugo Schaser, Sibiu. «La ora actuală se mai ocupă cineva de karting? Cred că ar trebui să se acorde o mai mare atenţie acestui sport interesant».

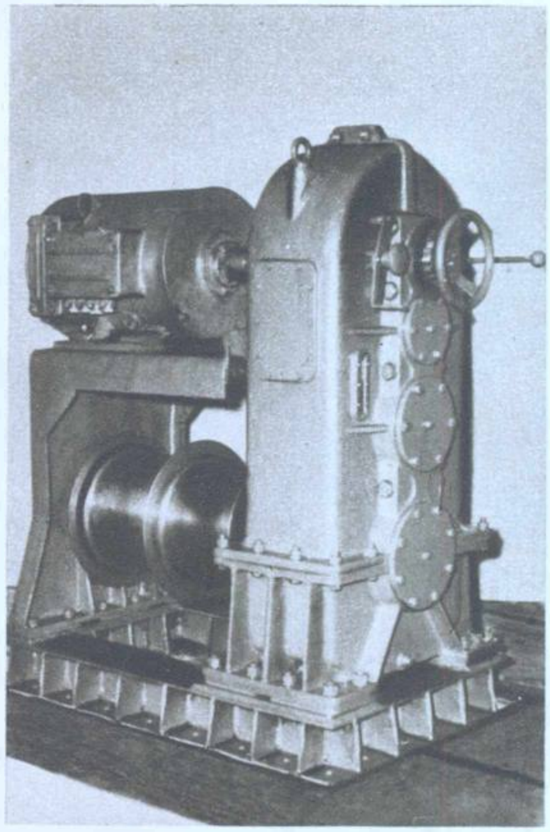
Printre cei pe care îi preocupă în prezent karting-ul sînt şi membrii secţiei auto-moto de la asociaţia sportivă «TUG» Bucureşti. În curînd, ei vor participa la unele concursuri demonstrative, mobilizînd prin exemplul lor şi alte secţii (cum ar fi «Autobuzul» Bucureşti), care făcuseră în trecut unii paşi în acest sport, într-adevăr interesant.

Nicolae Georgescu, Cîmpina. «Se limitează numărul pasagerilor, în timpul rodajului, la «Trabant 601»? Ambalarea în gol a motorului e dăunătoare?».

Da, ambalarea în gol e dăunătoare. Cît priveşte prima întrebare, uzina nu limitează numărul pasagerilor. E mai bine însă ca rodajul să se facă cu sarcină minimă, evitîndu-se drumurile proaste, pantele etc. De altfel, despre această problemă am scris pe larg în revista noastră şi vom mai reveni.



Uzina Mecanică Galați

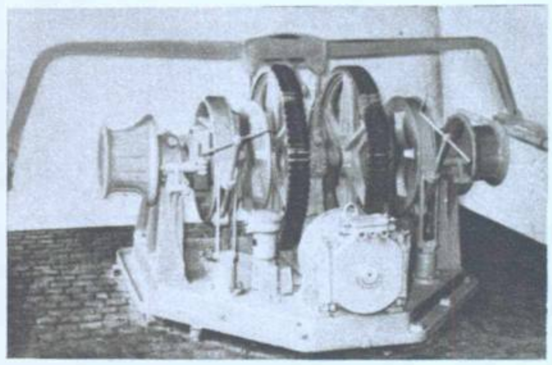


Vinci pentru manevra bărcilor de salvare

Calea Prutului Nr. 12

produce.

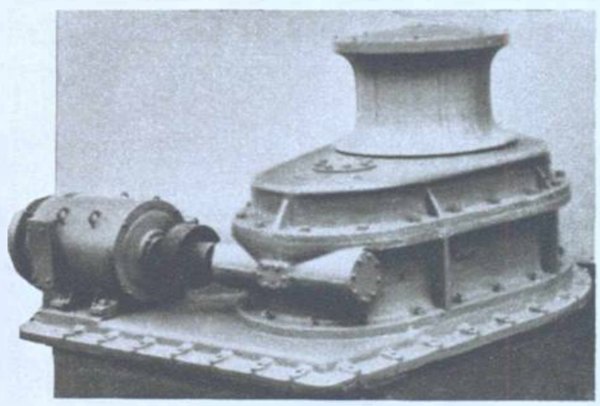
- vinciuri ancoră, cabestane, mașini de cîrmă pentru motonave de 2000 tdw și pentru cargouri de 4500—1600 tdw;
- aparate de legare, cuzineți din fontă nodulară pentru construcții de vagoane noi;
- valvule din fontă cenușie, bronz și oțel pentru nave;
- carcase pentru motoare electrice etc.



Vinci de ancoră pentru motonave de 2 000 tone

UMG

Adresă telegrafică:
Uz.Mec. Galați
Cont 026.007 BRPR
Galați



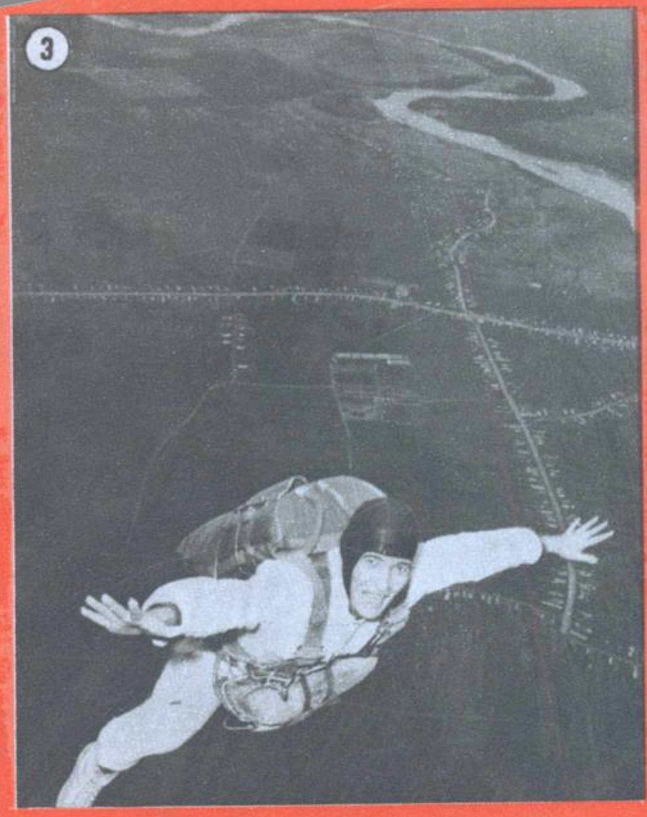
Cabestan

COPERTA I: Cu pînzele în vînt. Instantaneu de la „Cupa Mamaia" (Foto: Paul ROMOȘAN)

REDACȚIA: București, Str. Episcopiei nr. 9; Raionul „30 Decembrie". Telefon: 15.07.88; 16.78.68. TIPARUL: Combinatul Poligrafic „Casa Scînteii" București. ABONAMENTE: 1 an — 36 lei; 6 luni — 18 lei; 3 luni — 9 lei. C. nr. 51779

43.807





Sportivii văzduhului

Parașutiștii sportivi au luat startul în cea mai de seamă competiție a anului: Campionatul republican. Start la 600, la 1000, la 1500 m, în văzduh. Au părăsit unul cîte unul bordul avionului, ca pe o uriașă trambulină ridicată în voltă spre cer, au deschis parașutele și au «înotat» spre pămînt, spre pînza albă a punctului fix.

Etapele regionale ale campionatului, de la Cluj, București, Ploiești, Iași, au adus în rîndul plutonului numărul 1, în plutonul maeștrilor în pilotarea parașutelor, o seamă de nume noi: Gheorghe Bîzgă — Cluj, Ionel Iordănescu — București, Constantin Trîmbițașu, Ion Vulpoi — Ploiești și alții.

Primii cinci sportivi din clasamentele regionale concurează în etapa finală a campionatului. Obiectivul fotoreporterului nostru a surprins cîteva momente din timpul întrecerilor.

1. Ploiești. Zi de concurs. O ultimă verificare la sol și grupa tinerilor sportivi va urca în avionul AN-2, care îi va ridica la 1000 m pentru proba a doua a întrecerilor. Cei care dau sfaturi sînt maestrul emerit al sportului Gheorghe Iancu și Ion Roșu, instructor de parașutism.

2. Starterii sînt la ... datorie. Avionul este vizat, prins în lentilele teodolitului și urmărit. În momentul cînd parașutistul va părăsi bordul, cronometrele vor fi puse în funcțiune. Regulamentul probei precizează că deschiderea parașutei se poate face cu o întîrziere de maximum 10 secunde. Orice depășire este penalizată.

3. Între cer și pămînt. «Zborul fără aripi» al parașutistei Elisabeta Minculescu. Jos se observă panglica albă a Argeșului. Sîntem pe aerodromul Clinceni de lîngă București.

4. Moment culminant. Sfîrșitul probei este aici, cît mai aproape de punctul fix. Oficialii aleargă pentru a marca locul aterizării. Distanța trebuie măsurată cu mare precizie...

